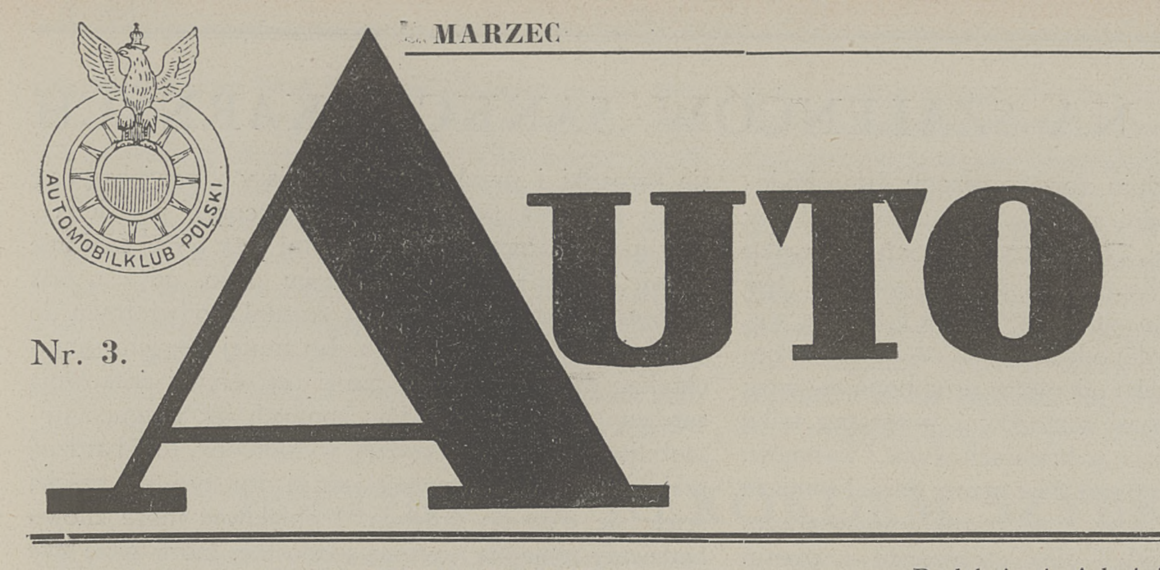
MARZEC 1932



Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: *Inż. ROGER MORSZTYN*
Wydawca: *AUTOMOBIKLUB POLSKI*

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-87-05.

Patrz str. 3.

(Photo Associated Press)

„Błękitny Ptak" Sira Malcolm Campbella w nowej szacie pobił swój własny rekord osiągając 407,99 klm. na godz.

ŻĄDAMY NA SZALEŃCÓW SANKCJI KARNYCH

Jesteśmy w przededniu nowego sezonu samochodowego. Za kilka tygodni pewna ilość automobilistów uruchomi po zimowym, a raczej podatkowym spoczynku swoje samochody i wyruszy na polskie wertepy. Nie mówimy ,,drogi'' tylko ,,wertepy'', gdyż z wiosną według wszelkiego prawdopodobieństwa reszta trzymających się jeszcze jako tako odcinków dróg popłynie wraz ze spływającemi wodami roztopów i pozostaną tylko solitery-kamienie tkwiące w kraterach wyrw i wybojów. Ale zresztą mniejsza o drogi. Nie mamy dzisiaj zamiaru powracać jeszcze do tego, tak szeroko omawianego, ale, bynajmniej, nigdy niewyczerpanego ,tematu. Mimochodem zauważymy tylko, że rozwiać się muszą niestety nadzieje niektórych automobilistów-optymistów, że z wiosną kilka głównych szlaków zostanie wreszcie poprawionych. Nadzieje te opierali oni na fakcie, że niektóre odcinki głównych traktów, między innymi szosy krakowskiej, zostały oddane do naprawy z przetargu pewnej wielkiej firmie zagranicznej, która nawet przystąpiła już do zwożenia materjałów. Zima oczywiście przerwała rozpoczęte roboty, a jednocześnie przyniosła dalsze pogorszenie położenia gospodarczego. W czasie przymusowej przerwy w robotach, zmieniły się na gorsze ogólne warunki tak iż obecnie kontynuowanie, a właściwie, rozpoczęcie głównych robót stoi podobno pod znakiem zapytania. Oczywiście dziwić się nawet zanadto temu nie można, ponieważ firma zagraniczna, podejmująca w Polsce pewną określoną robotę, bez stałego związania się z krajem, pragnie osiągnąć tylko doraźne zyski i nie chce być narażoną na straty, co do których nie ma pewności, że będzie miała możność odbić je w przyszłości. I dlatego pomimo pozornych większych gwarancji finansowych firm zagranicznych w naszem zrozumieniu korzystniejszem pod każdym względem jest wiązanie się w tego rodzaju pracach z firmami krajowemi, choćby nawet nie tak zasobnemi, ale będącemi mocno związanemi z krajem i nie mającemi możności przeniesienia swojej działalności po za jego granice, gdyż uzależnianie firmy krajowej całkowicie od jedynego jej odbiorcy przedstawia bezwzględnie większą pewność od gwarancji finansowych. Może doświadczenie z firmą obcą, skłoni nasze Władze Drogowe do poparcia firm krajowych, ale tymczasem w każdym razie przyszły sezon zapowiada się jako znowu zmarnowany pod względem uporządkowania choćby małej tylko części szos polskich.

Tak więc z pierwszemi promieniami wiosennego słońca pewna liczba automobilistów wyruszy na ruiny naszych szos. Niedużo ich będzie, gdyż liczba polskich automobilistów zmniejsza się z dnia na dzień, ale w każdym razie nieco samochodów pojawi się znowu na opustoszałych w zimie rumowiskach. I znowu zaczną się wypadki i przybędą nowe ofiary i powiększy się długa już lista poległych na wertepach polskich..... Nic to, że samochodów w ruchu jest teraz znacznie mniej. Wypadków będzie znowu dużo, gdyż u nas procent wypadków wzrasta w stosunku odwrotnym do ilości samochodów w ruchu. Im mniej bowiem samochodów na drogach tem mniej ostrożności zachowują zarówno woźnice pojazdów konnych jak i sami automobiliści. Im wertep bardziej wyludniony, tem bardziej szaleńcze harce wyprawiają jedni i drudzy i tem gęściej ściele się trup po drogach. I opłakiwać może znowu będziemy niejedną wybitną jednostkę, która życie swe położy dla swego lub cudzego szaleństwa. Wszak opłakiwaliśmy już zgon tylu, tylu najlepszych synów naszego kraju, co to w pełni sił i rozkwicie swojej twórczej pracy znienacka tak niepotrzebną śmierć znaleźli. Zaiste te ofiary polskich dróg są zgoła zbyteczne. Ale pytamy co robi się aby ofiar tych nie było? Czy władze bezpieczeństwa robią coś, aby wypadkom samochodowym zapobiegać, czy władze sądowe robią coś aby od nieostrożności automobilistów odstraszać, czy zrzeszenia społeczne i sportowe robią coś, aby przed niebezpieczeństwem ostrzegać? Nie — nic się nie robi — nic absolutnie! Przepisy jazdy są nadal na każdym kroku gwałcone, policja jest nadal na wykroczenia te absolutnie ślepa, sprawcy wypadków samochodowych cieszą się nadal quasi zupełną bezkarnością, albo w najbardziej już jaskrawych wypadkach pociągani są do minimalnej odpowiedzialności, a propaganda ..... lepiej o tem już nie mówmy, bo o rzeczach nieistniejących trudno coś powiedzieć.

Gdybyż to niebezpieczeństwo czyhające na nieostrożnych automobilistów znalazło choć tyle uwagi i zainteresowania, co niebezpieczeństwo przyszłej (narazie problematycznej) wojny gazowej. Tę dopiero przewidujemy, gdy tamto grozi nam już codziennie i liczne codziennie zbiera ofiary. Prawda — uczyniono jedną jedyną rzecz, poumieszczano w niektórych punktach przy szosach apteczne środki ratunkowe. Tak, — ale to wypadkom nie zapobiegnie, a sam fakt, że pomyślano o środkach ratunkowych zamiast, przedewszystkiem, o środkach prewencyjnych dowodzi, że tak częste wypadki i katastrofy samochodowe na naszych drogach, uważane są już niejako za coś normalnego, za coś czego uniknąć nie można i z czem pogodzić się należy. Tak być nie powinno. Ratować ofiary wypadków — słusznie, ale lepiej byłoby nie dopuszczać tak często do wypadków. Zapobiedz im zupełnie niepodobna. Co do tego się nie łudzimy. Póki ludzie są ludźmi, popełniać oni zawsze będą błędy, nieostrożności i szaleństwa. Ale można bardzo wybitnie zmniejszyć liczbę nieostrożnych a zwłaszcza szaleńców. Na to z jednej strony policja

posiada skuteczną broń w postaci obowiązujących przepisów ruchu, a z drugiej strony sądy niemniej, a może jeszcze bardziej skuteczną broń — odstraszanie innych zapomocą wysokich kar. Ostre kary powinny być bezwzględnie wymierzane na sprawców wypadków samochodowych, nietylko w razie śmiertelnych ofiar, ale wogóle przy każdym poważniejszym wypadku, o ile spowodowany on został zbrodniczą nieostrożnością albo szaleńczą brawurą. Smiertelny skutek wypadku, to rzecz przypadkowa, to loterja. Często stosunkowo lekki wypadek kończy się wynikiem śmiertelnym, a nieraz straszna katastrofa nie pociąga za sobą ofiar ludzkich. Dlatego każdy, jak mówimy wypadek, wynikły na skutek tego co nazywamy szaleństwem powinien bezwzględnie znaleźć swój epilog w sądzie. Kodeks? Ba — wiemy że każdy wypadek da się podciągnąć pod jakiś paragraf kodeksu karnego, a trzeba tylko aby Sądy uznały konieczność zwalczania zbrodniczego szaleństwa to wnet w swym arsenale kodeksowym znajdą niejeden lecz kilka odpowiednich paragrafów. Tak — żądamy ostrych sankcji karnych na wszystkich szaleńców co na naszych, już i bez tego nie bezpiecznych drogach, igrają swojem i cudzem życiem.

W POGONI ZA REKORDEM SZYBKOŚCI

Jeszcze w połowie roku ubiegłego donosiliśmy o ambitnych planach australijskiego kierowcy Normana Smitha, który, na specjalnie skonstruowanym bolidzie, zamierzał wydrzeć Campbellowi światowy rekord szybkości samochodowej, wynoszący 395 klm./g. Długo nam jednak przyszło czekać na dalsze wiadomości o losach tego przedsięwzięcia. Dopiero ostatnio otrzymaliśmy szereg szczegółów, które mówią, niestety, o porażce Smitha i o zupełnem pogrzebaniu wszystkich jego nadziei.

Budowa specjalnego samochodu dla australijskiego rekordzisty, którą finansował znany tamtejszy przemysłowiec i mecenas Fred H. Stewart, posuwała się tak ospale, że wóz był gotów do jazdy dopiero na jesieni roku ubiegłego. Próbę pobicia światowego rekordu szybkości, która miała się odbyć na plaży w Kaitaia na Nowej Zelandji, ustalono wobec tego na koniec grudnia, a to ze względu na najbardziej sprzyjające warunki atmosferyczne. Jednakże przy końcu roku Smith ciężko się rozchorował, co wywołało dalsze opóźnienie projektowanej imprezy.

Natychmiast po wyzdrowieniu „Czarodziej" (taki jest bowiem pseudonim Smitha) przystąpił z całą energją do próbnych jazd na swym bolidzie. Niestety próby wykazały, że wóz posiada pewne defekty. Między innemi silnik był niedostatecznie chłodzony, wobec czego Smith, bez porozumienia z konstruktorem, zainstalował na swej maszynie dodatkowe chłodnice, co naturalnie znacznie powiększyło opór czołowy, a temsamem zmniejszyło szybkość wozu, wynoszącą teoretycznie conajmniej 425 klm./g. Już wtedy konstruktor samochodu inż Don Harkness, nazwał całe przedsięwzięcie fantazją i wycofał się z dalszej współpracy z niefortunnym rekordzistą.

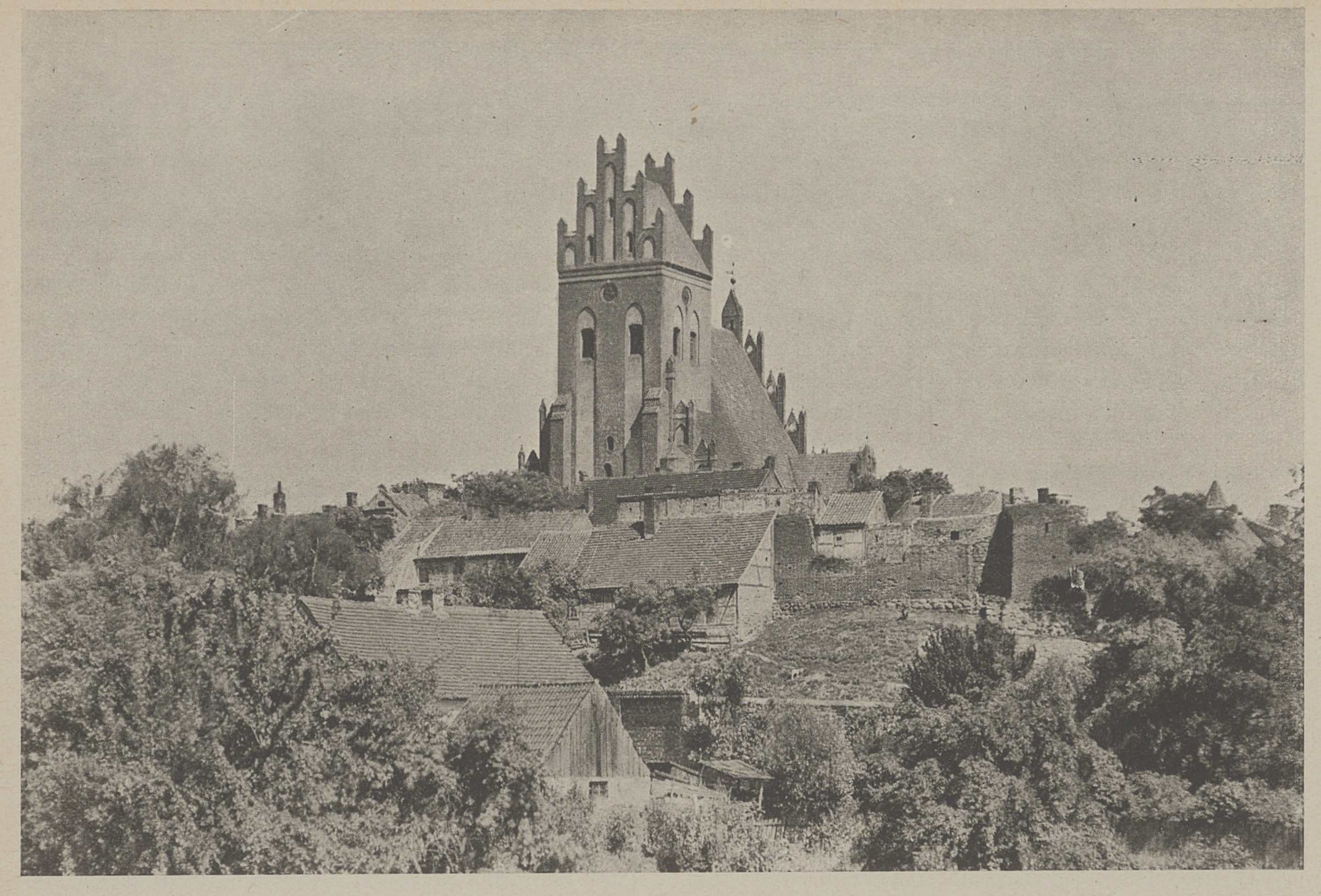
Nie na tem był jednak koniec przeciwności, ścigających Normana Smitha. Gdy zdecydował się on wreszcie na podjęcie oficjalnych prób, okazało się to niemożliwe, gdyż plaża była zajęta w związku z jakimś uroczystem świętem krajowców. A później nadeszła do Europy wiadomość, że plaża w Kaitaia wogóle się nie nadaje do tak szybkiej jazdy samochodem, gdyż nie jest dostatecznie równa, a przytem znajduje się na niej mnóstwo ptactwa, co może spowodować, jeśli nie katastrofę samochodu, to w każdym razie uszkodzenie precyzyjnych aparatów, służących do pomiarów czasu. W związku z temi przeszkodami nosił się podobno Smith z zamiarem porzucenia Nowej Zelandji i wyjazdu do Ameryki, gdzie, na plaży w Daytona, znajduje się najidealniejszy w świecie teren do rozwijania wielkich szybkości.

Zamiarowi temu stanęły widocznie na przeszkodzie trudności finansowe, skoro, po uzbrojeniu maszyny w siatkę ochronną przeciwko ptakom i ustawieniu strażników ze strzelbami przy aparatach chronometrujących, podjął Smith w Kaitaia w dniu 26 stycznia atak na światowy rekord szybkości samochodowej. Niestety, tak nieklejące się od początku przedsięwzięcie nie mogło dać dobrych rezultatów. Pomimo wielkich wysiłków nie zdołał „Czarodziej" pobić rekordu Malcolma Campbella, osiągając, przy jeździe w dwóch kierunkach przeciętną szybkość tylko 339 klm./g.

Natomiast udało się Smithowi pobić tegoż dnia światowy rekord szybkości na dystansie 10 mil angielskich ze startem z rozbiegu. Przestrzeń powyższą przebył on z przeciętną szybkością 262 klm./g., bijąc poprzedni rekord, ustanowiony przez panią Stewart, o całe 40 klm./g.

Wobec kompletnego niepowodzenia kierowcy australijskiego, obecny rekord światowy szybkości sir Malcolma Campbella pozostaje niezagrożony, gdyż na horyzoncie sportu automobilowego nie widać żadnego rywala, któryby mógł się pokusić o pokonanie tego wspaniałego wyczynu. Mimo jednak swojej zdecydowanie pewnej sytuacji, Campbell, w pięknym porywie ambicji sportowej, zaopatrzył swego „Błękitnego Ptaka" w nową, lepiej profilowaną karoserję, pozwalającą zyskać jeszcze kilka kilometrów szybkości, i wyruszył do Daytona, aby tam raz jeszcze stanąć do walki z czasem. Nie ulega wątpliwości, że Campbell pragnie pierwszy przekroczyć dotąd nieosiągniętą, a tak już przecież bliską granicę czterystu kilometrów na godzinę. **M. K.**

W ostatniej chwili donoszą nam iż sir Malcolm Campbell w dniu 24-go lutego, pobił w Daytona swój własny światowy rekord szybkości, osiągając 407·99 klm. na godz.



Gniew — Fara. *Fot. Bułhak (ze zbiorów Min. Rob. Publ.).*

PERŁY POMORZA

Są miasta, które nie potrzebują szumnej i efektownej reklamy. Ich zabytki i przeszłość dziejowa mówią same za siebie. Zachowały one ciekawe i bogate pamiątki, które odzwierciadlają nietylko dzieje kultury samych miast, ale zarazem całego kraju. Oko zwiedzającego je turysty przyciągają ku sobie fasady ich średniowiecznych kościołów, ruiny ogromnych ongiś zamków warownych, to wreszcie stylowe kamieniczki, lub malownicze zaułki.

I zdawaćby się mogło, że aby te wszystkie „cuda" obejrzeć trzeba jechać do słonecznej Italji, starej Francji, lub conajmniej do Niemiec. A tymczasem cały szereg takich malowniczych i bogatych w zabytki miast posiadamy sami, lecz niestety nader rzadko jeszcze odwiedzane są one przez turystów, nietylko obcych, ale swoich.

Mam na myśli prześliczne, ciekawe i pełne historycznych zabytków miasta województwa Pomorskiego. Są to poprostu perły turystyczne, gdyż obok niesłychanie romantycznych pamiątek architektury średniowiecznej, posiadają doskonały dojazd, czyste hotele i dobre restauracje.

Miasta pomorskie kryją w sobie nietylko historję kultury polskiej, kiedy rozbudowywały się i wzrastały w zamożność, ale również historję waleczności narodu polskiego, zamieszkałego tutaj, który choć na długo oderwany był od Macierzy swojej, zawsze do zespolenia z nią dążył i cudów waleczności przy tem dokazywał.

Przez szereg wieków miasta pomorskie podlegały Krzyżakom, sprowadzonym tu w r. 1226 przez księcia Mazowieckiego Konrada, zawdzięczają jednak ich rządom szereg warownych zamków i kościołów, budowanym tu w celu obrony i ugruntowania władzy. W roku 1454 w czasie buntu mieszczan toruńskich, przyłączyły się do niego wszystkie niemal większe miasta pomorskie, tworząc t.zw. Związek Miast Pruskich. Poddały się one władzy Kazimierza Jagiellończyka, który w r. 1454 przybył do Prus Królewskich i w Gdańsku odebrał hołd lenny, zapewniając wzamian autonomję i liczne przywileje. Jedynie Malbork, Kwidzyna i Chojnice zostały nadal wówczas przy Krzyżakach.

Hr. Stanisław Tarnowski słusznie nazwał Pomorze „krajem pięknych kościołów". Rzeczywiście bowiem zabytki architektury kościelnej, zwłaszcza w miastach, wybijają się tu na plan pierwszy, tak pod względem jakości, jak i ilości. Dominują kościoły gotyckie, rzadziej występują renesansowe i barokowe. Pozatem

zachowało się w miastach tutejszych wiele cennych ratuszów, kamienic patrycjuszowskich, spichrzów, wież, bram, i murów miejskich, zamków krzyżackich i pałaców magnackich. Nie brak też starych kościołów drewnianych.

Pomimo, że Ziemia Pomorska była przez długi okres czasu zawojowana przez Krzyżaków, większość zabytków pochodzi z czasów polskich zawdzięczając swe powstanie polskim mecenasom sztuki.

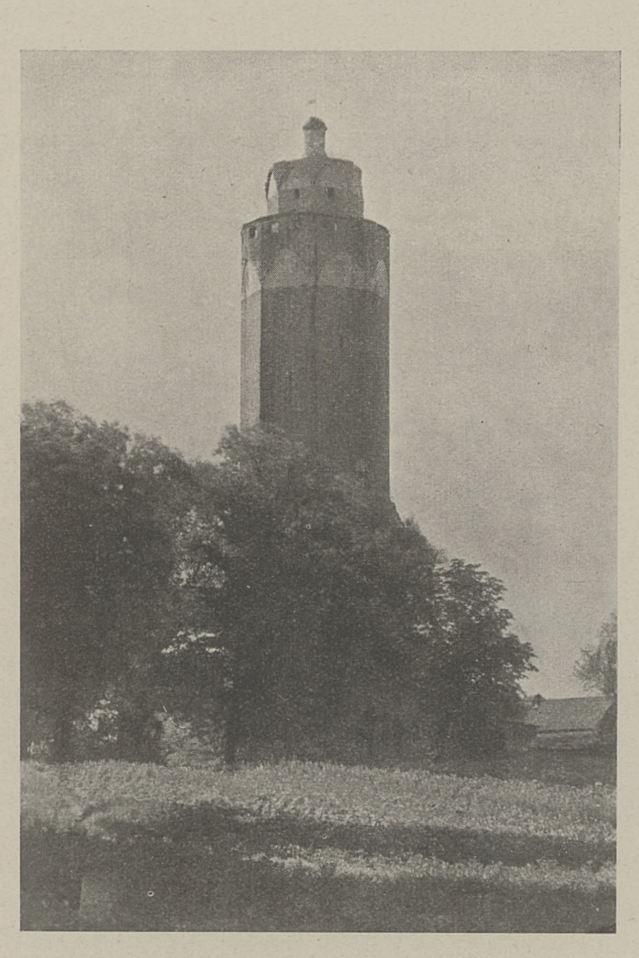
Po za Toruniem, będącym najciekawszem i najbogatszem w zabytki miastem Pomorza, posiada Ziemia Pomorska jeszcze szereg miast mniejszych, słabiej przeto znanych, choć posiadających również ciekawe zabytki i niemniej bogatą przeszłość dziejową.

Wśród mniejszych miast województwa Pomorskiego należy do bogatszych w zabytki historyczne i artystyczne, zwłaszcza gotyckie z XIV wieku **Brodnica**, malowniczo wznosząca się nad Drwęcą. Otaczają ją dziś łąki, będące ongiś niedostępnemi bagnami i torfowiskami. Tutejszy kościół farny, dominuje wprost nad miastem swoją wspaniałą gotycką fasadą. Budową swą sięga r. 1285. a prostotą linji przypomina większość kościołów pomorskich. Po dawnych murach miejskich zachowały się znaczne resztki, a najwspanialszą z nich jest Kamienna Brama, trzypiętrowej wysokości z malowniczym schodkowym przyczółkiem. Po przeciwnej stronie miasta nad Drwęcą pozostałością dawnej obronności jest jedna z wież miejskich, których było ongiś siedem, — zwaną Mazurską.

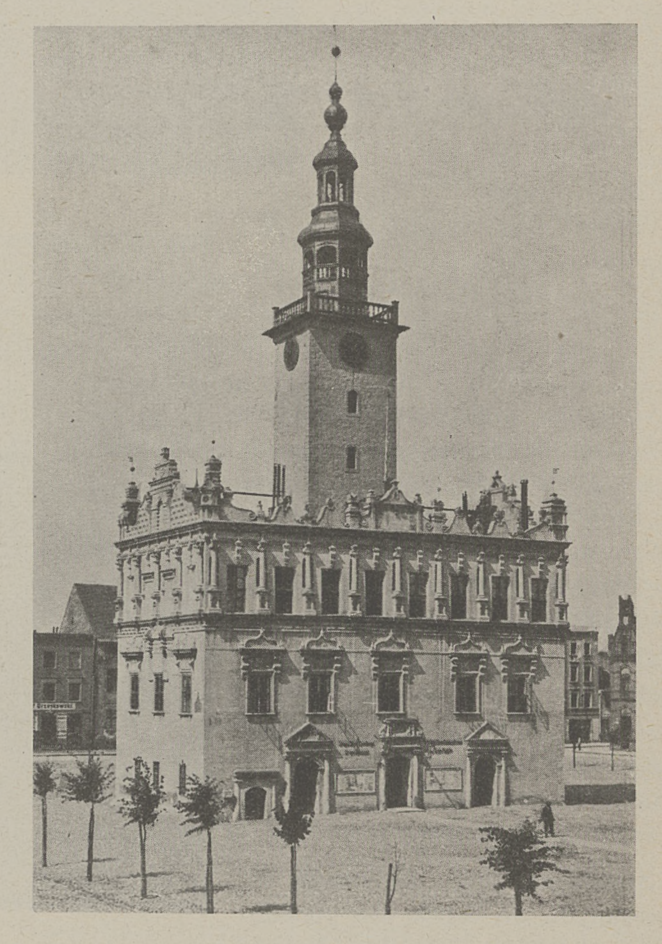
Ruiny zamku za miastem są dzisiaj tylko śladem wspaniałej siedziby Anny Wazówny, która tutaj zmarła. Do XIX wieku zamek zamieszkiwali starostowie a dopiero Fryderyk II rozkazem rozebrania go na materjał budowlany, położył kres wspaniałej ongiś rezydencji.

Malowniczy rynek, szereg stylowych kamieniczek i kościołów, a zwłaszcza schludny wygląd miasta — czynią z Brodnicy bardzo miły i ciekawy teren wycieczkowy.

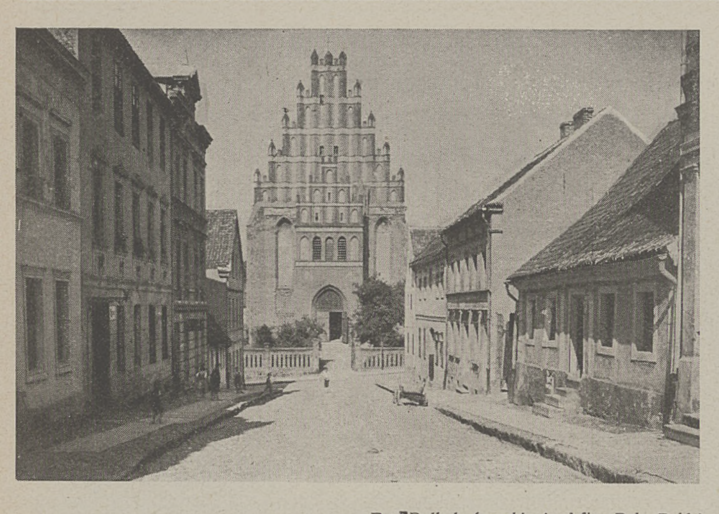
Nad Drwęcą również leży **Gołąb,** zwany dawniej Gołubiem. Dominują nad nim ruiny zamku, niegdyś Krzyżaków, potem królewny Anny Wazówny. Jest to jeden z nielicznych zamków Krzyżackich, który za czasów polskich uległ przebudowie i otrzymał renesansową formę. W r. 1623 królewna Anna Wazówna poddała zamek gruntownej restauracji, i wokoło niego założyła ogród botaniczny. Dopiero w XIX wieku uległ on ruinie, przez zwalenie się skutkiem wiatru renesansowej attyki na dach, co spowodowało szereg załamań wewnętrznych sklepień. Z góry Zamkowej roztacza się malowniczy widok na okolicę, sam zaś zamek mieści dziś Muzeum Krajoznawcze.

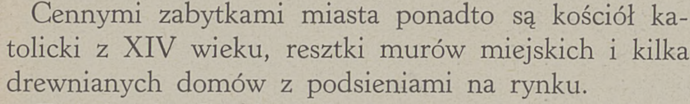


Fot. Bułhak (ze zbiorów Min. Rob. Publ.)
Brodnica — Baszta Zamkowa.



Fot. Z. Marcinkowski (ze zbiorów Min. Rob. Publ.)
Chełmno — Ratusz.




Fot. Bułhak (ze zbiorów Min. Rob. Publ.)
Chełmno — kościół podominikański.


Fot. Z. Marcinkowski (ze zbiorów Min. Rob. Publ.)
Świecie — kościół.

Cennymi zabytkami miasta ponadto są kościół katolicki z XIV wieku, resztki murów miejskich i kilka drewnianych domów z podsieniami na rynku.

Zwiedzanie Gołubia ułatwia dogodny dojazd, oraz kilka hoteli i restauracji.

Bawiąc na Pomorzu trudno nie zahaczyć o **Chełmno.** Jest to bowiem klejnot wśród miast pomorskich. Należy ono do najstarszych grodów Ziemi Pomorskiej, a już Mieczysław I, według Długosza ustanowić miał tu biskupstwo.

W roku 1387 za zezwoleniem papieża Krzyżacy założyli tu akademję na wzór bolońskiej, która stać się miała przeciwwagą uniwersytetu Kazimierzowskiego w Krakowie. Z przerwami przetrwała ona do XIX wieku, gdyż dopiero w r. 1825 Prusacy zamienili ją na szkołę realną.

Wśród miast województwa pomorskiego posiadało Chełmno zawsze najbardziej polski charakter, a jeszcze w XIX wieku przodowało w polskim ruchu narodowym.

Obronny wygląd ułatwia miastu położenie na wzgórzu, opadającym z jednej strony ku Wiśle, z drugiej ku Frybie. Niemal w całości zachowały się do dzisiaj tutejsze mury miejskie z Bramą Grudziądzką, wzniesione jeszcze w XIII wieku.

Ozdobą rynku jest ratusz, istne cacko polskiego renesansu, najbardziej charakterystyczny i najpiękniejszy zabytek tego stylu na Pomorzu. Budynek ozdabia wieża z galerją, a dach piękna attyka.

Sredniowiecznymi zabytkami zachowanymi do dzisiaj jest ponadto kilka stylowych kamienic, kościół farny gotycki, jeden z piękniejszych okazów tego stylu w województwie, kościoły Benedyktynek, i Franciszkanów, oraz kilka mniejszych.

Malownicze promenady, i piękne wycieczki w okolicę uprzyjemniają pobyt w mieście, a zwłaszcza w porze letniej, kiedy miasto i okolica tonie w zieleni.

Wisła tylko dzieli Chełmno od **Świecia,** a komunikację między niemi ułatwiają stale kursujące promy.

Aczkolwiek Swiecie historją swoją sięga XII wieku i uchodzi za jedno z najstarszych miast pomorskich, obecnie posiada wygląd nawskroś nowoczesny. Zabytki miasta, jako to kościół farny gotycki, ruiny zamku i resztki murów miejskich leżą dziś w odległości 2 klm. od samego miasta.

W roku bowiem 1855 straszna powódź zniszczyła miasto i zostało ono wówczas całkowicie przeniesione na wyższe i bezpieczniejsze miejsce. Dzisiejsze Swiecie przedstawia sobą istny ogród z małemi schludnemi domkami tonącymi w zieleni. Nowoczesny charakter ulic, przy willowym wyglądzie większości domów czyni zeń dzisiaj jeden z milszych zakątków Pomorza.


Fot. Bułhak. (Ze zbiorów Min. Rob. Publ.)
Brodnica — Wieża Mazurska.

Ramy niniejszego artykułu nie wyczerpują bynajmniej opisu miast pomorskich. Zabytki bowiem tej ziemi objąćby się dały całkowicie jedynie grubym i obszernym dziełem.

Województwo Pomorskie po za ciekawymi miastami posiada przecież jeszcze szereg malowniczych terenów przyrodniczych, a urządzenie wycieczki automobilowej po niem zarówno latem, jak i zimą, bezsprzecznie zaliczyć można do najbardziej urozmaiconych i polecenia godnych. Latem bowiem nęci zielenią lasów, a zimą bogactwem miast.

M. Szachówna.

XI. ZJAZD GWIAŹDZISTY DO MONTE CARLO

Największa impreza automobilowa Europy, jaką jest bezsprzecznie Zjazd gwiaździsty do Monte Carlo, odbyła się w tym roku po raz jedenasty z kolei w drugiej połowie stycznia. Ciężkie czasy, które obecnie przeżywamy, niewiele zaszkodziły powodzeniu konkursu, gdyż zapisano doń 116 samochodów (wobec 149 z roku ubiegłego), a do celu przybyło 66 wozów (wobec 61 zeszłorocznych).

Większość uczestników tegorocznego Zjazdu obrała sobie jako miejsce startu miejscowość Umea, leżącą daleko na północy Szwecji i odległą od Monte Carlo bez mała tak samo, jak Ateny. Na wystartowanie ze stolicy Grecji zdecydowała się naturalnie tylko mała garstka zawodników, gdyż pomimo możliwości przebycia największej ilości kilometrów, trasa prowadząca z Grecji jest niewątpliwie najtrudniejszą, ze względu na zastraszająco zły stan dróg, a właściwie bezdroży bałkańskich. W tym roku, dzięki sprzyjającym naogół warunkom atmosferycznym, oraz robotom drogowym, jakie, z inicjatywy tamtejszych klubów automobilowych, poczynione zostały na trasie Zjazdu w Grecji i Bułgarji, przejazd przez Bałkany nastręczał naogół znacznie mniejsze trudności niż w latach poprzedzających. W rezultacie, wszyscy zawodnicy, którzy, w liczbie pięciu, wystartowali z Aten, przybyli w dobrej formie do Monte Carlo, realizując wyczyn, dotychczas uważany za prawie niewykonalny.

Wszyscy jednak „ateńczycy", z wyjątkiem jednego może Boillota, który zajął drugie miejsce w kategorji małych samochodów, nie mieli szczęścia w ostatecznej klasyfikacji Zjazdu, gdzie uzyskali pozycje bardzo odległe. Dość chyba powiedzieć, że inż. Moccia, który klasyfikował się jako pierwszy z zawodników ateńskich w kategorji dużych wozów, ma dopiero dziewiętnaste miejsce. A już zupełnie nie opłaciły się wysiłki sportowe kierowcy Fabinyi, który, startując, jako jedyny konkurent, z Jass w Rumunji, zajął w klasyfikacji Zjazdu dopiero 26 miejsce. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że jeszcze w roku 1930 Jassy wyłoniły wszystkich zwycięsców imprezy, łatwo dojdziemy do wniosku, że Zjazd gwiaździsty do Monte Carlo staje się z roku na rok trudniejszym. W fakcie tym kryje się dla imprezy groźne niebezpieczeństwo, gdyż w końcu stanie się ona tak trudną i ciężką, że przeciętny kierowca wcale się na nią nie pokusi, a wszyscy wielcy zawodnicy startować będą z jednego lub dwóch najodleglejszych miast, z oczywistą szkodą dla ogólnoeuropejskiej popularności i rozgłosu Zjazdu, stanowiących jego największą siłę atrakcyjną. Organizatorzy imprezy zdają sobie widocznie dobrze z tego sprawę, gdyż na przyszły rok obiecują gruntownie zmodyfikować regulamin zawodów.



Konkurs komfortu w Monte Carlo. *Fot. Levay*

Pierwsze miejsca w klasyfikacji tegorocznego Zjazdu przypadły zawodnikom, którzy wystartowali ze wspomnianej już szwedzkiej miejscowośic Umea. Mieli oni naogół bardzo dobre drogi i tylko w północnej części Skandynawji musieli walczyć z okropną ślizgawicą, która spowodowała nawet szereg poważnych wypadków. Wogóle Zjazd tegoroczny zaznaczył się wyjątkowo dużą ilością nieszczęśliwych wydarzeń. Między innemi, na śliskiej drodze w Szwecji zabił się duński zawodnik Christensen, a na drodze z Paryża do Lyonu jeden z konkurentów wpadł na samochód znanego holenderskiego kierowcy d-ra Van Eijcka (zwycięscy Zjazdu z roku 1929) skutkiem czego poniósł śmierć jeden z pasażerów, a inny ciężko się poranił.

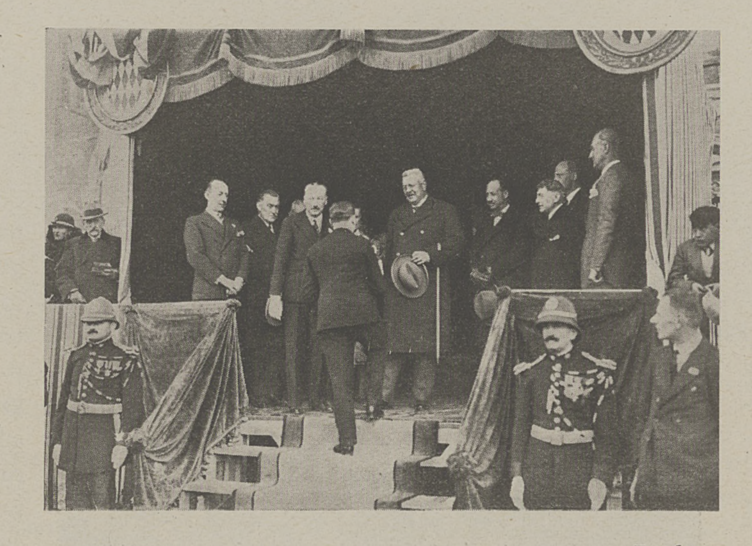
Po przybyciu do Monte Carlo, co, wbrew tradycji, nastąpiło przy ulewnym deszczu, zawodnicy poddani byli niezwłocznie próbie elastyczności i hamowania, poczem przystąpiono do obliczania wyników, które wypadły następująco:

Kategorja samochodów powyżej 1500 ccm.: 1. Vasselle (Hotchkiss); 2. Healey (Invicta); 3. Iwanowski (Ford); 4. Escher (Bugatti); 5. Mathiesen (Citroën).

Kategorja samochodów do 1500 ccm.: 1. Lavalette (Peugeot); 2. Boillot (Peugeot); 3. Leverett (Riley).

Zwycięsca Zjazdu, Vasselle, jest kierowcą fabrycznym w firmie Hotchkiss. Jest on znany w Polsce, gdyż w roku 1927 uczestniczył w Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski, wszakże bez specjalnego powodzenia.

Nagrodę dla pań, którą w tegorocznym Zjeździe mogła zdobyć jedynie wyłącznie żeńska obsada, otrzymała angielska zawodniczka, pani Vaughan na samochodzie Triumph.



Fot. Levay.

Książe Monaco Ludwik II przyjmuje zwycięzcę.

W następnych dniach po zakończeniu Zjazdu, odbyły się jeszcze, jak co roku ,konkurs komfortu, oraz wyścig na zboczu Mont desMules. W konkursie komfortu wielką nagrodę honorową zdobył Simons na wspaniale wyekwipowanym samochodzie Sunbeam. W wyścigu górskim, rozegranym na dystansie trzech kilometrów,najlepszy czas dnia, 2 m. 59,4 s., uzyskał książe Djordjadze na wozie Mercedes Benz, bijąc dotychczasowy rekord trasy.

Kierowcy polscy w tegorocznym Zjeździe nie przyjmowali zupełnie udziału. **M. K**

LABORATORJUM DOŚWIADCZALNE GENERAL MOTOR Co

Współczesna technika stanęła już na tak wysokim poziomie, stworzywszy w różnych dziedzinach, a zwłaszcza w automobiliźmie formy i mechanizmy prawie że doskonałe i uznane za standartowe, że dla dalszego jej rozwoju trudno opierać się jedynie na inwencji konstrukcyjnej, a podstawą rzeczywistego postępu mogą być tylko badania i doświadczenia naukowe, które pozwoliłyby zaprząc do pracy i zastosować do naszego użytku nowe, niedostatecznie jeszcze znane siły przyrody i właściwości materjałów.

Prawda ta już dawno została przez wszystkich należycie oceniona, wszędzie powstają instytuty badań technicznych, a większe przedsiębiorstwa, zwłaszcza amerykańskie, tworzą swoje własne laboratorja.

Do powstania tych fabrycznych laboratorjów przyczyniły się na terenie amerykańskim także inne nieco niż w Europie warunki pracy inżyniera, od którego wymaga się tam mniej wiedzy teoretycznej, a więcej odwagi i inicjatywy konstrukcyjnej, z konieczności więc musi być nad nim jakiś czynnik kontrolujący i sprawdzający, czy jego praca jest czegoś warta. Następuje dzięki temu bardzo, pożyteczny podział pracy: inżynier ma wolny umysł od wszelkich ubocznych zagadnień i cały swój wysiłek skierowuje na konstruowanie, a laboratorjum sprawdza, bada, trzyma rękę na pulsie najnowszych zdobyczy technicznych i opracowuje pomysły do nowych prac inżyniera.

Na terenie przemysłu samochodowego najpoważniejszemi ośrodkami badawczemi rozporządza koncern General Motors Co. Składają się na nie wielkie laboratorja w Detroit, które miałem możność zwiedzić w zeszłym roku, oraz tak zwane tereny doświadczalne posiadające kilkadziesiąt mil dróg o różnych nawierzchniach, na których poza pomiarami siły pociągowej samochodu, oporów drogi i t. p., przeprowadza się przedewszystkiem ogólne badania nad gotowemi już samochodami. Maszyny po całych dniach jeżdżą po najróżnorodniejszych drogach i z zachowania się ich wyciąga się wnioski, co do ich właściwości i przydatności do różnych warunków. Wyniki te są dla wytwórni wskazówką, jakie braki należy jeszcze usunąć, co wymaga jeszcze pewnego opracowania, na rynku więc nie ukaże się żaden nowy typ maszyny, co do którego fabryka nie byłaby pewna, że w zupełności odpowiada wymaganiom i celowi, jaki postawiono, przystępując do jego produkcji.

Rezultaty badań na terenach doświadczalnych są ogólne i syntetyczne i stwierdzają tylko, że to jest dobre lub złe, a nie wnikają ani w istotę ani w przyczynę, takich czy innych zjawisk, zaś tego rodzaju właśnie zagadnieniami zajmuje się dopiero laboratorjum.

Ma ono do spełnienia dwa zadania: z jednej strony poszczególne wytwórnie koncernu, lub nawet poszczególne działy fabryk przysyłają tu do rozpatrzenia wszelkie pomysły, trudności i wątpliwości napotkane w toku pracy, z drugiej zaś strony laboratorjum na własną rękę prowadzi różne badania naukowe, a osiągnąwszy jakieś godne uwagi rezultaty, poleca je zastosować czy to w nowych konstrukcjach czy też procesach fabrykacyjnych.

Laboratorjum GMC mieści się w wielkim 11-piętrowym gmachu, zawierającym prócz biur i właściwych



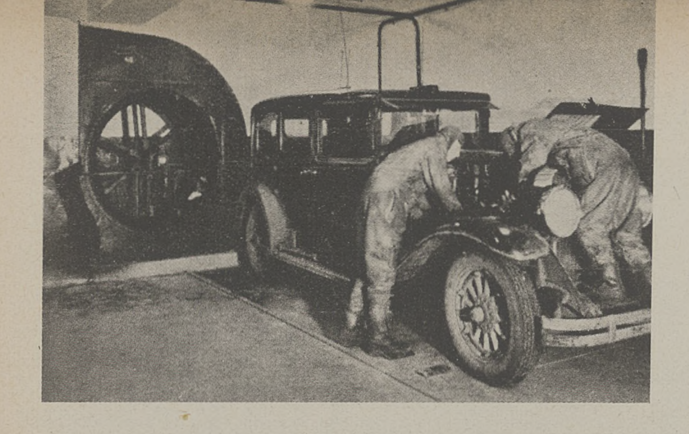
Gmach laboratorjum General Motors Co w Detroit.

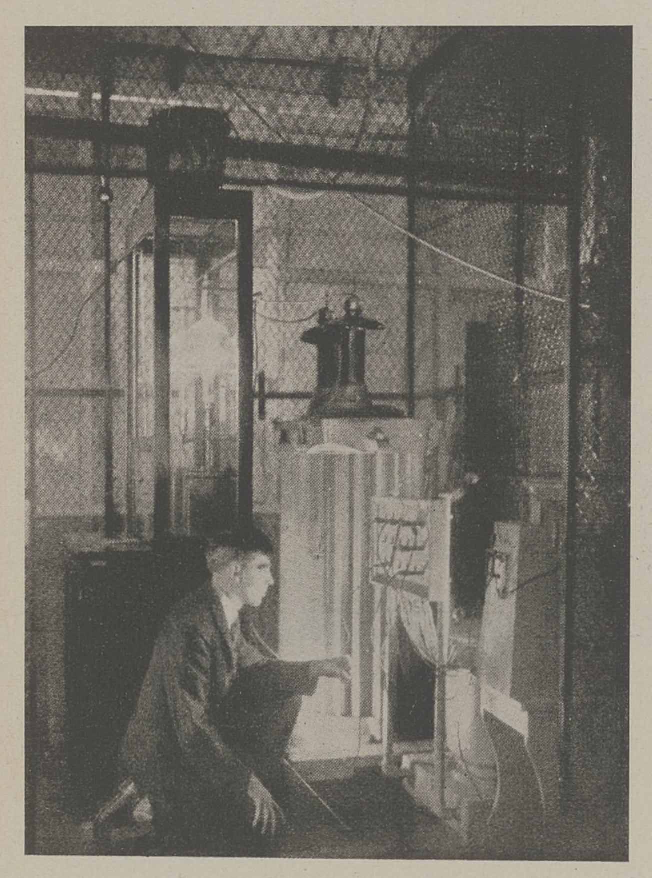
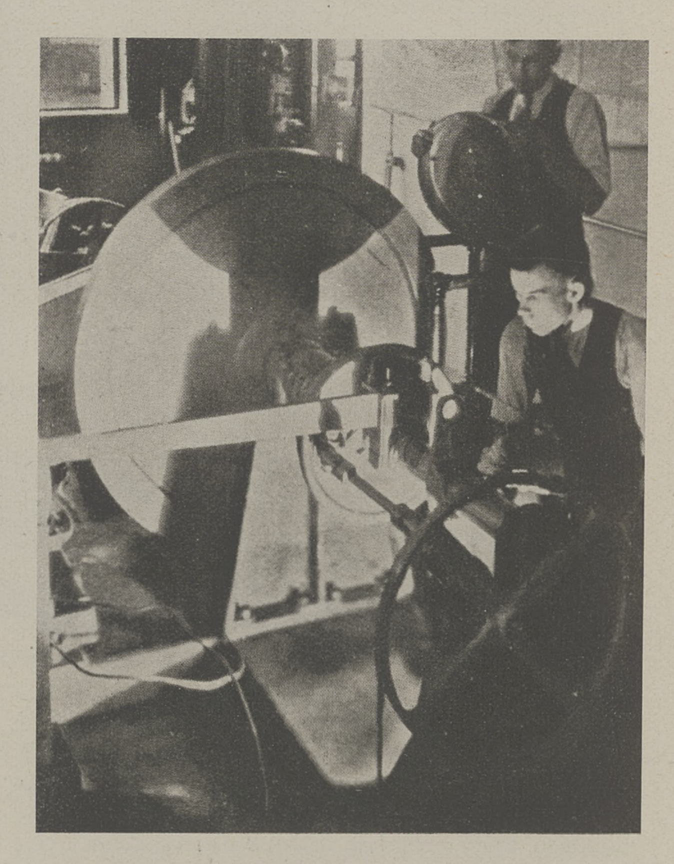
pracowni, cały szereg warsztatów doświadczalnych i służących do wyrobu maszyn i aparatów laboratoryjnych, oraz wielką, wspaniale zaopatrzoną, bibljotekę. Pracownie składają się z dwóch zasadniczych działów: mechanicznego, który obejmuje badania nad silnikiem i poszczególnemi częściami samochodu, oraz naukowego, zajmującego się badaniami chemicznemi, elektrotechnicznemi, oświetleniowemi, metalograficznemi i t. p.

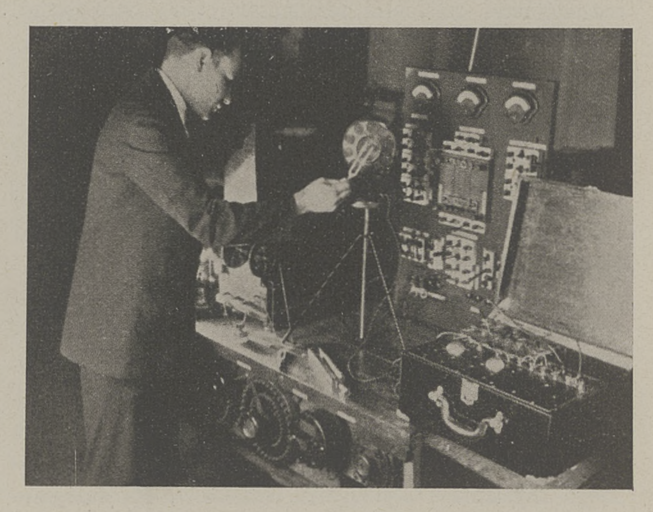
Dobór pracowników odbywa się w myśl ogólnej wytycznej polityki GMC — wychowywania i kształcenia ich swojemi własnemi środkami i metodami, czego najlepszym wyrazem jest wielki Instytut Technologiczny General Motors w mieście Flint (siedzibie wytwórni Buick), na który uczęszcza rocznie około 5000 słuchaczy. Nie ściąga się więc do laboratorjów jakichś uczonych lub wytrawnych i wybitnych inżynierów, przeciwnie, przyjmuje się młodych ludzi z pewnemi podstawami wykształcenia technicznego, ale odznaczających się przedewszystkiem cechami potrzebnemi dla dobrych eksperymentatorów, a więc umiejętnością jasnego myślenia i wyciągania wniosków, spostrzegawczością, starannością i dokładnością w pracy, wytrwałością i optymizmem, który pozwoliłby im nie zrażać się pierwszemi niepowodzeniami i trudnościami. Po wstępnym okresie kształcenia się młodzieńcy ci szybko wyrabiają się na doskonałych specjalistów w poszczególnych dziedzinach.

Szereg działów laboratorjum GMC, jak np. chociażby chemiczny, badający głównie lakiery, metalograficzny i t. p., nie odznacza się niczem specjalnem i nie odbiega od normalnych pracowni tego typu, ciekawe są natomiast różne działy specjalne, już bardziej wyraźnie samochodowe, badające własności i pracę poszczególnych części i mechanizmów i w których zastosowano nieraz bardzo pomysłowe i oryginalne przyrządy i metody.

Przeprowadzane są więc np. badania nad zachowaniem się podczas ruchu poszczególnych części silnika, w pierwszym rzędzie nad wyrównoważeniem wałów korbowych, kół zamachowych i sprzęgieł. Widziałem w tym dziale modele, które pozwalają łatwo zorjentować się i zdać sobie sprawę, jakie znaczenie ma dla wyrównoważenia wału wzajemne położenie korb i przeciwwag, jakie przy tem powstają siły, obciążenia poszczególnych łożysk oraz impulsy, które mogą stać się źródłem niepożądanych wstrząsów i drgań, będących nieraz bardzo dotkliwemi, gdy wpadają w rezonans z własnemi, sprężystemi drganiami wału. Widziałem





U góry: na lewo—Próba silnika przy temperaturze—50° C osiągniętej sztucznie w specjalnej kamerze. Na prawo—bibljoteka techniczna. W środku: na lewo—kamera wysokich napięć; badanie wpływu 100.000 wolt na aparaturę elektryczną samochodu. Na prawo:—maszyna do próbowania hamulców. U dołu na lewo:—próba całoroczna różnych lakierów na otwartem powietrzu. Na prawo: — aparaty do mierzenia wysokości tonu i rodzaju stuków i hałasów silnika i mechanizmów.

jak solidny, ciężki wał korbowy Cadillaca, zamocowany w specjalnym uchwycie, został zapomocą małego motorku elektrycznego doprowadzony do tak szalonych drgań, że zdawało się iż za chwilę rozleci się na drobne kawałki, a po całym gmachu rozlegał się wściekły hałas. Dokręcenie śrubki, regulującej tłumik drgań, natychmiast go uciszyło.

Dla badania innych ruchomych części silnika szerokie zastosowanie znalazł stroboscop, składający się z neonowej lampy, przez którą przepuszcza się impulsy prądu o dowolnie regulowanej częstotliwości. Lampa neonowa ma tę własność, że świeci tylko w tym momencie, gdy przez nią przepływa prąd i nie żarzy się zupełnie po jego przerwaniu, co ma miejsce w zwykłej żarówce. Jeżeli częstotliwość prądu, przepływającego przez stroboscop uczynimy równą np. częstotliwości skoków badanego tłoka, to wówczas błyski lampy neonowej będą go oświetlać stale tylko w tem samem położeniu, i tłok wyda się obserwatorowi nieruchomym. Jest to jakby odwrócenie zjawiska kinematografu. Gdy synchronizację ruchów badanego przedmiotu i błysków stroboscopu nieco naruszymy, będzie się on pozornie powoli poruszać. W ten sposób bada się dokładnie ruchy tłoków, zaworów, sprężyn zaworowych, przerywaczy w magnetach i innych szybko poruszających się części silnika i podwozia, jak również i przepływu oliwy w wytoczeniach w wale korbowym i w panewkach.

Badania nad częściami mechanizmów podwozia obejmują przedewszystkiem ich bezszumne działanie i trwałość na zużycie. Skrzynkę biegów np. wraz z tylnym mostem zakłada się do maszyny, składającej się z elektrycznego silnika i hamulców na tylne półośki, a następnie napędza się ją pod wielkiem obciążeniem przez kilkadziesiąt godzin, dzięki czemu zmusza się ją do wykonania pracy odpowiadającej przejechaniu iluś tam tysięcy mil i naraża przytem na naprężenia wytrzymałościowe występujące normalnie tylko przy jakiemś gwałtownem ruszaniu ugrzęźniętego w piasku samochodu.

Hałaśliwość działania tylnego mostu, skrzynki biegów i samego silnika badana jest w pokoju o ścianach wyłożonych jak studja radjowe specjalnym materjałem, pochłaniającym dźwięki i usuwającym przez to powstawanie echa i ubocznych odgłosów, a jako narzędzia do wykrywania i badania hałasu używa się skomplikowanego aparatu elektrycznego, zaopatrzonego w czułe mikrofony, pozwalającego ściśle określić źródło, miejsce i natężenie hałasu. Jednym z ostatnich owoców pracy tego działu było skonstruowanie, zastosowanego na 16-to cylindrowym Cadillacu mechanizmu, usuwającego automatycznie stukanie popychaczy zaworowych, oraz opracowanie przyrządu do usuwania huku, powstającego w rurze ssącej wielocylindrowych silników przy wiel; kiej liczbie obrotów.

Zwrócono tu również baczną uwagę na przebieg spalania mieszanki w cylindrach i wpływ kształtu głowicy na wybuchy, stukanie i przebieg ciśnień. Nie pominięto też wpływu na te zjawiska i składu paliwa i z laboratorjów GMC wyszło kilka składów mieszanek przeciwdetonacyjnych. Jedna z nich, pod nazwą „ethyl-gas" zdobyła sobie dużą popularność na rynku. Stanów Zjednoczonych; jest ona zresztą wyrabiana i sprzedawana przez firmę, należącą do koncernu General Motors.

Badania nad reflektorami i latarniami przeprowadza się w długim ciemnym tunelu. Nie zapomniano tu i o hamulcach, odgrywających tak wielką rolę ze względu na bezpieczeństwo ruchu. Bada się współczynniki tarcia materjałów na wykładziny szczęk, ich zdzieralność, a dla sprawdzania ich działalności w warunkach możliwie zbliżonych do rzeczywistych warunków jazdy, zbudowano maszynę, której zasadniczą częścią jest koło zamachowe, posiadające przy danej szybkości obrotów pęd, równy pędowi samochodu przy szybkości, którą osiąga przy tej samej szybkości obrotów swych kół. Badany hamulec ma zatrzymać rozpędzone koło; mierzy się przy tem czas zahamowania i przebieg zmiany szybkości.

Trudno jest wyliczyć wszystkie działy laboratorjum i ciekawe przyrządy doświadczalne, bo tu każda najdrobniejsza część samochodu jest badana a opisanie tego wszystkiego zajęłoby zbyt wiele miejsca. Do jakich drobiazgowości i wnikliwości doprowadzane są te badania, to za dowód tego może służyć fakt, że dla badania działania wentylatorów zbudowany jest specjalny tunel aerodynamiczny.

Na zakończenie warto jednak wspomnieć jeszcze o jednych badaniach przeprowadzanych tu nad całością maszyny, a które ze względów technicznych nie daje się przeprowadzić na terenach doświadczalnych, mianowicie o badaniach nad zachowaniem się całości mechanizmu przy bardzo niskich temperaturach. W tym celu samochód umieszcza się w komorze w której temperaturę można obniżyć do 45^0; opiera się go tylnemi kołami na rolkach, połączonych z dynamometrami, „robi się mróz" i puszcza się go w ruch. Prócz pomiaru mocy sprawdza się także szeregiem przyrządów i termometrów zachowanie poszczególnych części w tych tak niesprzyjających warunkach.

Z tego pobieżnego nawet przeglądu urządzeń i prac laboratorjum General Motor Co widzimy jak wiele prac poświęca się badaniom nad samochodem i jak bardzo skomplikowane i trudne jest osiągnięcie dalszego postępu automobilizmu, który wyrósł i rozwinął się tak wspaniale w ostatnich czasach.

Adam Minchejmer

WOLNA TRYBUNA

CZY IMPORT SAMOCHODÓW DO POLSKI JEST MOŻLIWY?

Doroczny zjazd automobilklubów polskich w Warszawie w dn. 6 grudnia ub. r. powziął szereg decyzyj odnoszących się również i do przemysłu samochodowego w Polsce. Decyzje te, jakkolwiek mające na celu rozwój ilości samochodów w Polsce, w razie wprowadzenia ich w życie, utrzymają w dalszym ciągu dotychczasowe zatrzymanie wzrostu ilości samochodów w Polsce. Dlatego, że uchwały w najlepszej myśli powzięte oparte zostały na tak powszechnem u nas niedocenianiu, groźnego położenia gospodarczego Polski. Automobilkluby mówią: chcemy mieć jaknajwiększą ilość samochodów; ponieważ zaś samochody zagraniczne są tańsze niż wykonane w kraju, więc kupujmy je zagranicą, a będziemy mieli ich więcej zważywszy, że suma pieniędzy przeznaczona na zakup samochodów jest ta sama w obu wypadkach (kupno w kraju czy zagranicą). Otóż ta suma wcale nie jest ta sama, gdyż jeden miljon zł. wielokrotnie przechodząc w ciągu roku z ręki do ręki i za każdym razem wykonywując wymianę towarów czy usług wypłaca rocznie wiele miljonów zł. (dziś 5—10) wypłat w Polsce, i wzmacniając siłą kupna rynku tak długo jak długo w Polsce pozostaje. Wydany zagranicę (t. j. wycofany z obiegu) przestaje zarobki wypłacać. Ten właśnie odpływ i brak własnego (niepożyczanego) pieniądza odczuwamy boleśnie; jest on jedną z głównych przyczyn naszego dzisiejszego kryzysu. Ten jeden argument byłby wystarczający; ale są i inne. Ażeby otrzymać od kogoś samochód trzeba mu dać wzamian rzecz tyleż wartą. Co Polska może dać zagranicy wzamian za zwiększony import samochodów. Już nic. Dlaczego? Dlatego, że wszystkie towary isługi, które Polska jest w stanie wyeksportować nadwyżką swojej wartości nie wystarczają nawet na spłatę procentów od już zaciągniętych zobowiązań. Dobroduszne pocieszanie się dodatnim bilansem handlowym nic tu nie znaczy, dlatego, że bilans handlowy jest tylko jedną z pozycyj bilansu ostatecznego t. j. bilansu płatniczego, który w Polsce ani razu jeszcze nie był dodatni. Bieg wypadków światowych wskazuje, że tembardziej nie będzie dodatnim na przyszłość! Za cóż więc mamy kupować samochody na przyszłość? Chyba za pieniądze już pożyczone z zagranicy i na rachunek przyszłych pożyczek, które chcielibyśmy otrzymać. Czy te pożyczki otrzymamy? Być może, ale nie za weksle, bo ich już od nas nie przyjmą. A za co? Za koncesje; za oddanie resztek jeszcze naszych kopalń, monopolów, kolei, portów, korytarza i za...

Co nas to wszystko obchodzi, mówią Automobllkluby (i Armja też)! Mamy jeszcze parę miljonów pełnowartościowych złotych w kieszeni, wydajmy je zagranicę na kupno „tańszych" samochodów niż nasze, martwić będziemy się później. Czy dużo później? Zagranica te złote papierowe przedstawi w tej chwili Bankowi Polskiemu do wymiany na złoto, lub pełnowartościowe waluty, bo nadwyżka towarów przez nas eksportowanych nie pokrywa nawet należnych zagranicy procentów. Skąd Bank Polski ma wziąć złoto? Czy automobilkluby chcą żeby je wziął z pokrycia? Sądzę, że nie.

Przypuśćmy jeszcze, że nie mamy już żadnych długów zagranicznych i złoto otrzymane z zagranicy za nadwyżkę eksportu naszych towarów możemy obrócić na zakup samochodów. Czy zagraniczne są tańsze? Nie. Przypuśćmy bowiem, że właściciel np. cukrowni ma 20 tonn cukru, który może obrócić na kupno samochodu. Przy cenie cukru 250 zł. tonna na eksport i 1500 zł. tonna w kraju otrzymuje na kupno 5000 zł. zagranicą i 30.000 zł. w kraju. Przecież w tym wypadku otrzyma za swój cukier jeden samochód zagraniczny (za 5000 zł.) lub dwa krajowe takie same w cenie 15.000 zł. sztuka! Podobne, choć nie tak jaskrawe przykłady, dadzą się zastosować do wielu innych producentów, gdyż wielką część naszego eksportu sprzedajemy po cenach dumpingowych. Cukier stanowi 8% wartości naszego eksportu; węgiel czterokrotnie tańszy w eksporcie — 26%; drzewo i bekony około dwukrotnie tańsze w eksp. — 16%; reszta surowców rolnych — 30% *), zbyt niska ich cena wewnętrzna uwarunkowana ceną zagraniczną nie pozwala nam na wyjście z kryzysu. Dodajmy, że eksport surowca, z kraju cierpiącego na przeludnienie i bezrobocie, sam przez się jest ogromną stratą materjalną! Jakże więc drogo nabywamy „tanie" zagraniczne samochody, wzamian za nasze „tanie", za bezcen oddawane surowce, za nasze bezrobocie i za nasze rozbrojenie przemysłowe.



Po przeprowadzeniu gruntownej sanacji w naszych dwóch wytwórniach samochodów, — może źle, że państwowych, ale lepiej, że nie w rękach obcego kapitału wyciągającego z Polski zyski i dywidendy (jeżeli umowa z Fiatem nie wejdzie w życie) — cena samochodu popularnego nie będzie znowu tak bardzo prohibicyjna. Pewne ofiary pozorne trzeba ponieść, a im później zaczniemy produkować, tem więcej będzie do odrobienia w porównaniu z Zachodem (i Wschodem).

Innych dróg wiodących do zaopatrzenia nas w samochody — poza sanacją i poparciem istniejących już u nas wytwórni i uwolnieniu ich od nieproduktywnego balastu P. Z. Inż. i wpływów obcego kapitału — nie widzę.

Inż. Zbigniew Karczewski.

*) Gł. Urz. Stat.: Handel zagran. grudzień 1931.

STRONICA PRAWNIKA

Orzecznictwo sądów—a ruch pojazdów mechanicznych.

(Pozostawienie samochodu bez opieki na ulicy).

Nie wiele spraw o odszkodowania za wypadki, spowodowane nieprawidłową jazdą lub z innego powodu przy jeździe autem, — dochodzi do rozpoznawania na rozprawach w Sądzie Najwyższym.

Trzeba mieć dużo pewności co do słusznych podstaw **prawnych** swej sprawy, aby udawać się do instancji kasacyjnej, gdzie wymagana jest też stosunkowo wysoka kaucja, która przepada z chwilą przegrania procesu przez składającego skargę kasacyjną.

Trzeci z rzędu niniejszy artykuł z zakresu zagadnień odpowiedzialności cywilnej kierowcy za uszkodzenia ludzi lub rzeczy, dotyczy orzeczenia, które jako bardzo charakterystyczne i ciekawe niżej omawiamy, zaznaczając, że skarżący miał poważne podstawy prawne do zaskarżenia wyroku Sądu Okręgowego w danej sprawie, niestety jednak proces przegrał z tej racji, że Sąd Najwyższy nader szeroko ujmuje zakres wymagań co do zachowania ostrożności przy używaniu auta jako środka lokomocji.

Orzeczenie wybrane (Nr. I c. 1124/31 z dnia 24 listopada 1931 r.) ustala zasadę następującą: **„Jeżeli samochód powierzony kierowcy a pozostawiony przez niego na ulicy bez opieki, mogła osoba niepowołana uruchomić zapomocą nożyka, — to nie zwalnia to kierowcy od odpowiedzialności, bowiem dopuścił się on nieostrożności, pozostawiając bez opieki samochód niezaopatrzony w należyte urządzenie do zamknięcia silnika“.**

Sam wypadek przedstawiał się w ten sposób, że kierowca pozostawił samochód na ulicy bez żadnej opieki lecz motor zamknął, — poczem wszedł do jakiegoś magazynu dla załatwienia własnego interesu; w tym czasie nieznany osobnik wsiadł do samochodu i uruchomiwszy motor zaczął autem tak niefortunnie kierować, że wpadł na sklep, rozbijając szybę wystawową i łamiąc ramy wystawowe, — przez co naraził właściciela sklepu na szkodę w określonej wysokości.

Sąd Okręgowy wziął pod uwagę, że skoro nieznany i niepowołany osobnik puścił w ruch silnik, — z tego wypływa domniemanie, iż należytego zabezpieczenia co do możliwości uruchomienia silnika nie było, oraz, że kierowca i bezpośredni sprawca, który przez swe niedbalstwo dopuścił do wypadku odpowiada, jak również odpowiada i właściciel auta, z polecenia którego kierowca jeździł i kierował autem; skoro pozwany, będąc kierowcą pozostawił auto nie zabezpieczając w ten sposób, aby nikt niepowołany nie mógł silnika puścić w ruch (bo sam oświadczył, że auto można uruchomić zapomocą nożyka, chociaż motor jest zamknięty), — to ponosi odpowiedzialność za to razem z właścicielem auta — jego pracodawcą.

Na te wywody Sądu, — skarga kasacyjna zawiera szereg argumentów, zdawałoby się słusznych, — jednak nie przekonywujących.

Mianowicie skarżący twierdzi, iż kierowca musi chociażby na krótką chwilę opuszczać samochód, — to jest dla każdego zrozumiałe; prawo więc nakazuje mu unieruchomienie i zamknięcie motoru, — co też w danym wypadku uczynił; jeśli więc osoba trzecia, wbrew woli kierowcy zamek otworzyła i motor uruchomiła, powodując wypadek — to nieobecny przy maszynie kierowca za taki czyn nie odpowiada, nakaz zaś karny bynajmniej takiego stanu rzeczy nie zmienia, mamy tu bowiem do czynienia z wypadkiem od woli, wiedzy i czynów kierowcy niezależnym, a więc odpowiedzialnością i skutkami go nie obowiązującym; — również suma szkód i strat poszukiwanych przez powoda nie została ustalona, a opiera się na dowodach, — znaczenia dowodów bezspornych nie mających.

Sąd Najwyższy jednak zapatrywania powyżej w skardze kasacyjnej przytoczonego nie podzielił, zatwierdzając wyrok Sądu Okręgowego.

W szczególności Sąd Najwyszy w motywach swego orzeczenia podaje, iż wywody skarżącego, iż nie może on ponosić odpowiedzialności za czyny osób trzecich, — przed opuszczeniem bowiem samochodu zamknął silnik czyli wypełnił wymagane przez przepisy czynności, — nie mogą być przyjęte, gdyż z ustaleń Sądu Okręgowego wynika, że skarżący pozostawiając samochód wiedział, iż można go uruchomić nietylko zapomocą klucza lecz zapomocą równie dobrze nożyka; w myśl § 51 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 27 stycznia 1928 r. (Dz. Ustaw Nr. 41. poz. 396) kierowcy zabrania się oddalać od pojazdu bez zaciśnięcia hamulca i bez zastosowania urządzenia uniemożliwiającego wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane, przytem kierowca obowiązany jest dbać o należyte zaopatrzenie pojazdu we wszystkie przepisane przyrządy i urządzenia i prawidłowe ich działanie (§ 52 tegoż rozporządzenia);

Wymowne cyfry. W dn. 17 grudnia roku zeszłego odbyło się doroczne zgromadzenie zwyczajne akcjonarjuszów Tow. Citroën w Paryżu. Przytaczamy tu ustęp z raportu Rady Administracyjnej, obrazujący niezwykle kwitnący stan interesów tej największej w Europie fabryki samochodów:

Podczas całego roku operacyjnego 1930/31, z którego składamy obecnie sprawozdanie, odczuwaliśmy skutki tego szczególnie ciężkiego kryzysu, który panuje na całym świecie i który nie oszczędził również i przemysłu samochodowego.

Mimo trudnych warunków, w jakich pracujemy obecnie, i mimo, iż po raz pierwszy od powstania naszego Towarzystwa obrót nasz nietylko że nie podniósł się, jak zawsze dotychczas, ale nawet wykazał niewielką obniżkę — nasze zeszłoroczne przewidywania sprawdziły się i wyniki, które tu przedstawiamy, są korzystniejsze od wyników poprzedniego roku operacyjnego.

I tak, dochód brutto dosięga fr. 186.437.166,83, podczas gdy w roku ubiegłym wynosił fr. 173.970.881,62; obrót tegoroczny wynosi fr. 1.521.696.232,88 (70.808 samochodów), w roku zaś zeszłym wynosił 1.780.526.685,85 fr. (84.292 samochody).

Zysk, który w roku zeszłym wynosił mniejwięcej 9,¾% — w obecnym roku operacyjnym wynosi 12%.

W pełnej świadomości trudnych warunków, panujących obecnie, a które, być może, będziemy musieli pokonywać i w przyszłości — skierowujemy wszystkie nasze wysiłki, aby dzięki zastosowaniu w naszych zakładach najbardziej nowoczesnych urządzeń, zredukować do granic możliwości wszystkie wydatki, zarówno na surowce, jak na robociznę i na koszta handlowe.

Wysiłki nasze zostały uwieńczone powodzeniem, a wzrost zysku, jaki Panowie tu konstatują, zawdzięczać należy jedynie obniżce ceny kosztu. Będziemy w dalszym ciągu kroczyć tą drogą, a osiągane przez nas, codzień bardziej zachęcające rezultaty, pozwalają nam z ufnością patrzeć w przyszłość".

Bardzo również ciekawy jest bilans porównawczy na dzień 30 czerwca z roku 1931 i 1930, który poniżej przytaczamy:

BILANS na dzień 30 czerwca.

A k t y w a:

	1931	1930
N i e r u c h o m o ś c i:		
Tereny	57.955.814	40.322.581
Budynki	218.072.977	206.657.621
Materjały	547.663.284	512.424.548
G o t ó w k a, b a n k i i p o r t f e l:		
Gotówka i banki	101.501.054	66.138.877
Należności	71.115.417	52.588.057
Udziały finansowe i portfel	85.516.557	64.057.335
Zapasy towarów i fabrykaty	403.163.327	514.460.009
Koncesjonarjusze i klijenci	33.856.074	35.014.513
Towarzystwa filjalne	198.883.304	170.542.607
Różni dłużnicy	63.141.903	85.576.626
Sumy zaangażowane	11.808.157	20.386.838
Razem	1.792.682.873	1.768.199.617

P a s y w a:

	1931	1930
Kapitał	400.000.000	400.000.000
Bony na dziesięciolecie	100.000.000	100 000.000
Obligacje 5½% za rok 1928 na sumę 75 mil. mniej obligacje wylosowane na sumę 2.120.000 =	72.880.000	73.970.000
Obligacje 5% 1930 mniej obligacje wylosowane na sumę 1.390.000 =	123.610.000	125.000.000
R e z e r w y:		
Ustawowa	6.174.701	4.585.469
Nadzwyczajna	11.500.000	11.500.000
Specjalna	2.050.000	2.050.000
Na zamortyz. nieruchomości: poprzednich	417.526.033	322.690.710
" " " z roku operacyjnego	101.148.203	95.209.269
Przewidywania nadzwyczajne	30.000.000	30.000.000
Premje emisyjne	40.000.000	40.000.000
Różne	70.696.106	42.694.703
Należności i czeki do wypłaty	138.633.148	206.899.398
Dostawcy i przedsiębiorcy	79.515.036	94.722.975
Różni wierzyciele i salda kredytowe	141.768.628	147.849.352
Przewidywania różne	22.640.037	37.725.006
Zyski i straty	33.827.389	31.784.645
Przeniesienie z poprzednich lat oper.	713.498	1.518 085
Razem	1.792.682.873	1.768.199.617

Rachunek Zysków i Strat.

D e b e t:

	1931	1930
Obciążenie finansowe	21.836.484	14.940.916
Amortyzacja nieruchomości	101.148.293	95.209.269
Rezerwy różne	29.625.000	19.800.000
Czysty zysk	33 827.389	31.784.645
Koszty emisji obligacji	——	8.236.050
Razem	186.437.166	173.970.881

K r e d y t:

	1931	1930
Zysk brutto	186.437.166	173.970.881
Razem	186.437.166	173.970.881

wobec tego okoliczność ,iż samochód powierzony skarżącemu można było uruchomić zapomocą nożyka, nie zwalnia skarżącego od odpowiedzialności, dopuścił się on bowiem nieostrożności, pozostawiając bez opieki samochód, niezaopatrzony w należyte urządzenie.

Również nie został uwzględniony zarzut w skardze kasacyjnej zawarty, co do wysokości zasądzonego odszkodowania, którego jakoby wysokość nie została ustalona, — sumę bowiem strat Sąd Okręgowy oparł na dowodach prawnych i zeznaniach świadków, — kwestjonując zaś ogólnikowo moc tych dowodów i danych zeznań, — skarżący bynajmniej swego twierdzenia nie uzasadnia.

Z tych powodów skarga kasacyjna została oddalona.

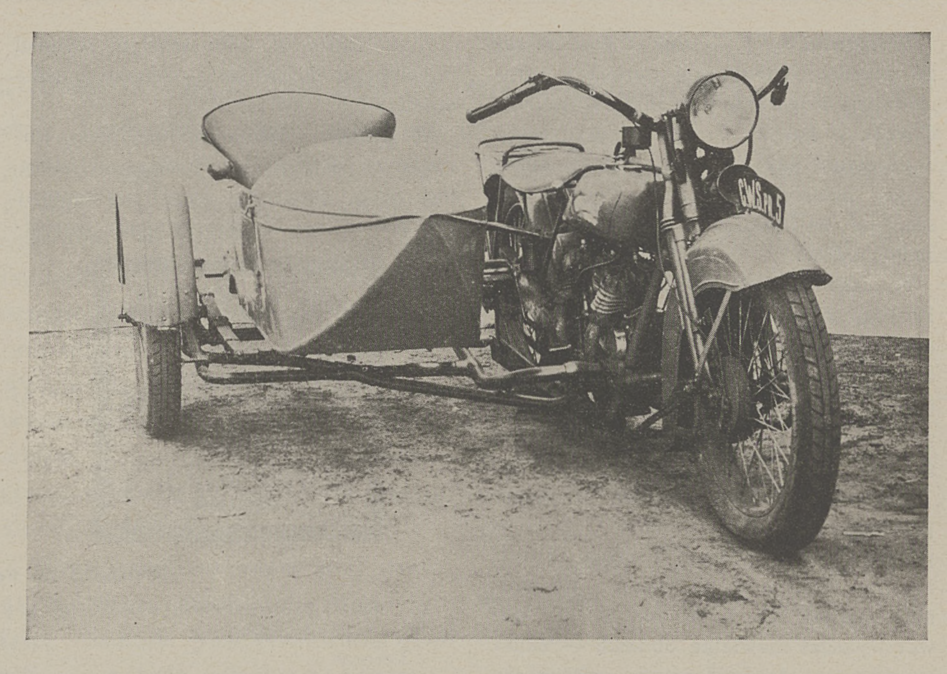
E. Wiś... — sędzia.

KRAJOWY MOTOCYKL CWS.

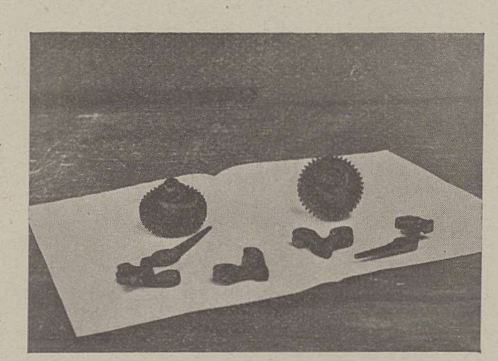
Do obsługi warszawskich skrzynek pocztowych od niedawna został przeznaczony motocykl CWS, który, jak widać, jest w stanie zastąpić dosyć powszechny Harley & Davidson. Chcę mówić o motocyklu według moich projektów rysunkowych, robionych w czasie mojego pobytu w Państwowych Zakładach Inżynierji. Za mojej bytności we wspomnianej fabryce został również wykonany próbny motocykl, który sprawdzaliśmy na szosie i który obciążony przyczepką i pasażerem nie ustępował w szybkości motocyklowi H & D. Przedstawię charakterystyczne dane tego motocykla.

Przedewszystkiem posiada on silnik 2 cylindrowy z rozstawieniem cylindrów pod $< 46^0$; litraż ~ 1000 cm^3; wymiary główne $83 \varnothing \times 92$; kompresja 4 przy chłodzeniu powietrzem. Wszystkie części motocykla były robione na miejscu. Cylindry silnika żeliwne z przykręcaną przykrywą. Tłoki również żeliwne: ścianki udało nam się stoczyć do grubości 2 *mm*. Korbowody i wałek główny silnika na łożyskach rolkowych. Rozrząd gazów za pomocą 2 kółek zębatych, obracających garby wlotu i garby wydmuchu dla poszczególnych cylindrów. Uruchomienie magneto od rozrządu szeregiem kółek zębatych. Oliwienie silnika pompką mechaniczną 2 tłoczkową.

Skrzynka biegów ma przekładnię 3 biegową. Przy $n = 2000$ *obr/min* silnika — motocykl może biec z szybkością: I bieg—19 *km/godz*, II bieg—31 *km/godz*, III bieg—50 *km/godz*. Przestawianie biegów—dźwignią ręczną.



Motocykl C. W. S. z wózkiem.



Tryby motocykla C. W. S.

Przeniesienie ruchu od silnika do skrzynki biegów za pomocą kół śrubowych; od skrzynki biegów na piastę tylnego koła biegowego łańcuchem $^5/_8$''.

Sprzęgło, łączące silnik poprzez bieg z kołem łańcuchowem motocykla — warstwowe: tarcza stalowa zmienia tarczę miedziano-azbestową prasowaną. Uruchomienie od pedału.

Hamulec tylny o 2 szczękach sztywnych, obliczony tak, żeby zahamował motocykl z pełnem obciążeniem ($Q =$ waga motocykla 200 $kg +$ waga przyczepki 60 $kg + 3$ ludzi $(3 \times 70) = 210$ $kg = 470$ kg) idący z szybkością 15 *km/godz* na przestrzeni 12 m. Hamulec przedni podobny ale lżejszy. Rama z rur stalowych $1^1/_8$''$\varnothing$ podwójna. Łączniki ramy z lanej albo kutej stali.

Widelec z części podobnych do części Harley & Davidson i również z czworobokiem resorowania.

Zbiornik materjałów pędnych 2 komorowy: na 20 lit. benzyny i 5 lit. oleju.

Koła biegowe na oponach balonowych 27'' $\varnothing \times 3,85$'' $\varnothing$.

Tłumik rurowy.

Przyczepka o podwoziu z rur, złączonem z ramą motocykla za pomocą 2 sprzęgów kulowych i pałąka. Na podwoziu ma ona 2 półeliptyczne resory, na których umieszczamy jużto siedzenie dla pasażera, jużto skrzynię na materjały, jużto platforemkę.

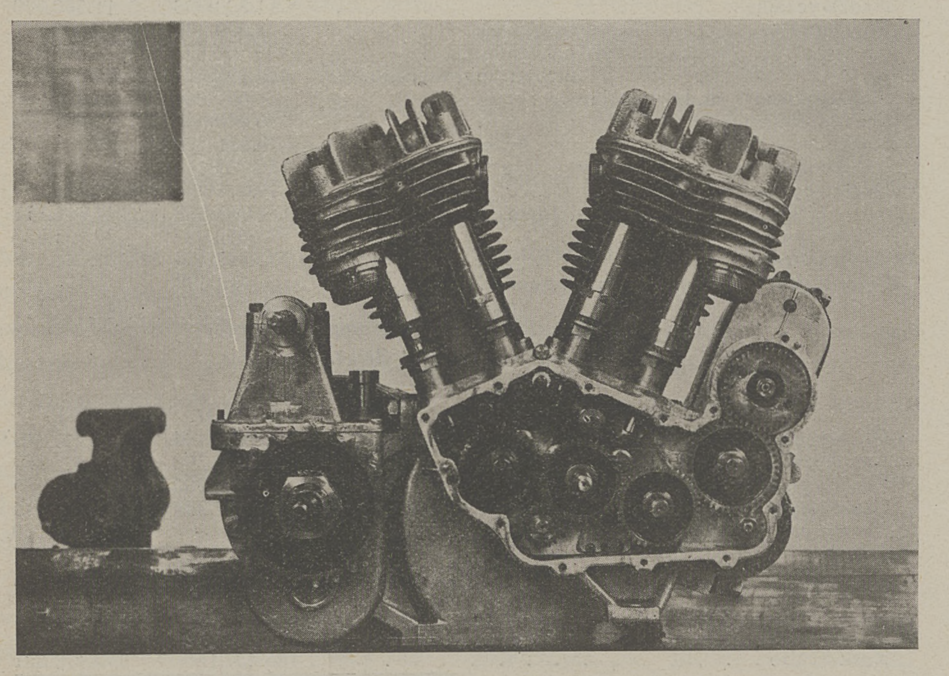
Oświetlenie motocykla elektryczne: silnik obraca dynamko, sprzężone również z akumulatorem na 12 *amp. godz.*

Sygnał — klakson elektryczny.

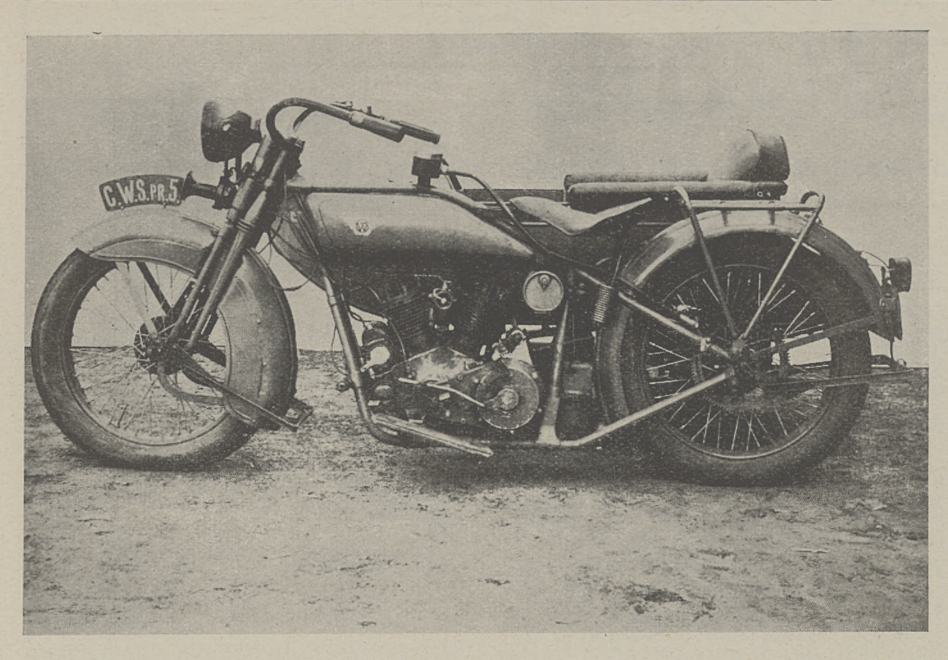
Obliczenie mocy tego silnika motocyklowego

Moc według formuły umownej:

$$N = 0,3 \times i \times d^{2(cm^2)} \times s^{(m)} =$$
$$= 0,3 \times 2 \times 8,3^2 \times 0,092 = 3,8\ H$$



Silnik motocyla C. W. S. z odjętą pokrywą rozrządu.



Motocykl C. W. S. widziany z boku.

Moc rzeczywista według Devillers'a:
Objętość skokowa cylindra:

$$q = 497{,}7\ cm^3$$

Stosunek sprężania:

$$\rho = \frac{q+e}{e} + \frac{497{,}7 + 165{,}9}{165{,}9} = 4$$

Praca na sprężenie:

$$A_{komp} = 3\, q\, (\rho + 3) = 10{,}45\ kgm$$

Praca rozprężenia:

$$A_{eksp} = 15\ q\ (\rho + 2{,}6) = 49{,}27\ kgm$$

Praca cyklu:

$$A_{eksp} - A_{komp} = 38{,}82\ kgm = A$$

Dzielność termiczna cyklu:

$$\eta_t = 1 - \frac{1}{\rho^{0,3}} = 0{,}34$$

Praca indykowana cyklu:

$$A\, \eta_i = 38{,}82 \times 0{,}9 = 34{,}94 = A_i$$

Praca na wale:

$$A_i\, \eta_m = 34{,}94 \times 0{,}85 = 29{,}69 = A_m$$

Moc silnika przy $n = 2000$ *obr/min*:

$$N = \frac{i \,.\, A_m \,.\, n}{2 \,.\, 75 \,.\, 60} = 13{,}19 \text{ KM.}$$

Obliczenie największej szybkości motocykla

Siła obwodowa na korbie silnika:

$$P_{korba} = \frac{A_m}{\pi\, s} = \frac{29{,}69}{\pi \,.\, 0{,}092} = 104\ kg$$

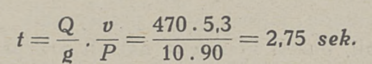
Siła obwodowa na kole biegowem po uwzględnieniu przekładni łącznie z przekładnią na bieg I i ich sprawności

$$\eta = 0{,}5$$

$$P_{koło\ bieg} = 91{,}14\ kg$$

Jest to maksymalna siła napędowa motocykla, służąca tylko do rozruchów.

Czas napędu motocykla całkowicie obciążonego do szybkości $v = 20$ *km/godz* = 5,3 *m/sek*:



$$t = \frac{Q}{g} \,.\, \frac{v}{P} = \frac{470 \,.\, 5{,}3}{10 \,.\, 90} = 2{,}75 \text{ sek.}$$

Motocykl wprawiony w ruch pokonywa tylko małe opory jazdy, zresztą powiększane przez opory powietrza i opory wzniesień terenu.

Opór jazdy po dobrej szosie:

$$W_1 = \frac{Q\ (f + v)}{R} = \frac{470 \,.\, 0{,}0875}{35} = 1{,}2\ kg.$$

Opór powietrza:

$W_2 = 1\ kg$ licząc na 1 m^2 powierzchni czołowej motocykla.

Opór 15⁰/₀₀ wzniesienia terenu:

$$W_3 = 1 \times \frac{470}{1000} \times 15 = 7{,}5\ kg$$

Całkowity opór do pokonania przez silnik:

$$W = 1{,}2 + 1 + 7{,}5 = 9{,}7\ kg$$

Siła napędowa motocykla dla $v = 50$ *kw/godz*:

$$P_1 = \frac{91.14 \times 20}{50} = 36{,}5\ kg$$

a więc 4 razy większa od całkowitego oporu. Silnik jest zbudowany dla przeciętnej wartości $n = 2000$ *obr/min* to jest i kąty rozrządu gazów i przekroje wentyli i chłodzenie cylindrów i długości przewodów odpowiadają tej wielkości. W tych granicach silnik powinien dawać największy skutek. Jednak silnik można pędzić i przy większych obrotach, dopokąd to się daje przeprowadzić, tylko że wtedy skutek jego spada. Przypuśćmy, że przy wysokich obrotach obniży się moc naszego silnika o 2 razy, to jest że siła napędowa motocykla nie przewyższy 20 *kg*. Wtedy motocykl pomimo tego od tej siły, która jest jeszcze 2 razy większa od całkowitego oporu motocykla, zwiększy szybkość $2 \times 50 = 100$ *km/godz*. Trzeba pozostawiać zapasy siły na rozruchy motocykla i dlatego streszczając się mówimy: motocykl z przyczepką i pełnem obciążeniem może zrobić 75 *km/godz* i wtedy silnik pracuje z obrotami $n = 3000$ *obr/min*; bez przyczepki zaś motocykl jest w stanie zrobić 100 *km/godz* i silnik wtedy będzie się obracał z szybkością $n = 4000$ *obr/min*. Doświadczenia laboratoryjne z silnikiem muszą potwierdzić nasze założenia. *inż. B. Fuksiewicz.*



P. Netta du Chateau—Miss Belgja i Miss Univers najpiękniejsza kobieta świata udała się na Rivierę w samochodzie Coach Citroën najnowszego modelu, który jak stwierdzić można podnosi jeszcze jej olśniewającą urodę.

KARBURATOR Z SAMOCZYNNYM ROZRUCHEM.

Koło nowych klijentów samochodowych nie jest tak nieograniczone jakby się zdawało i zależy w prostym stosunku od ilości osób, których zarobki przekraczają minimum potrzebne dla kupienia i utrzymania samochodu. By koło te powiększyć istnieją dwie drogi; jedna to budowa tanich samochodów, druga to obniżenie do możliwego minimum wydatków związanych z ich utrzymaniem. W kosztach utrzymania równorzędną prawie rolę grają koszta benzyny, smarów i pneumatyków oraz koszta napraw. Ponieważ według obecnego stanu techniki nie możemy już obniżyć znacznie rozchodu benzyny, smarów i pneumatyków, konstruktorzy zajęli się drugą pozycją, a mianowicie zużyciem poszczególnych organów samochodu, starając się powiększyć ich trwałość lub zmniejszyć przyczyny zużycia.

W naprawie samochodu najważniejszą pozycją są koszta naprawy silnika spowodowane wytarciem się cylindrów, pierścieni tłokowych i tłoków, ten więc zespół poszedł na pierwszy ogień prób i doświadczeń.

Okazało się, że największym wrogiem cylindrów jest benzyna. Przy puszczaniu silnika w ruch dajemy zwykle mieszankę przesyconą. Wskutek wadliwej karburacji na zimno duża część benzyny nie zostaje spaloną tylko spływa po ścianach cylindra wypłókując z nich oliwę. Pozbawienie ścianek cylindra zbawczej warstewki oliwy powoduje nadmierne tarcie — pierścienie tłokowe działają jak skrobaki, wyrabiając gładzie cylindrowe. Dla orjentacji w stopniu zniszczenia można powiedzieć, że zużycie cylindrów podczas pierwszej minuty chodzenia na zimno na wolnych obrotach jest równe zużyciu po 100 kilometrach jazdy na pełnych obrotach przy ciepłym silniku! Pomyślmy tylko jak niszczymy sami silniki dając im odrazu pełne obroty, chcąc by silnik się prędzej zagrzał!

Dla zneutralizowania tego zabójczego działania idą obecnie konstruktorzy w trzech kierunkach, a mianowicie utwardzają gładzie cylindrów celem uodpornienia ich przeciw tarciu, polepszają oliwienie celem umożliwienia intensywniejszego smarowania podczas pierwszych obrotów na zimno oraz polepszają karburację celem uniknięcia zbytku benzyny przy rozruchu.

W tym trzecim kierunku doszła fabryka Solex do ciekawych wyników wypuszczając nowy karburator z samoczynnym przyrządem rozruchowym (à starter automatique) jako rezultat długich i mozolnych badań.

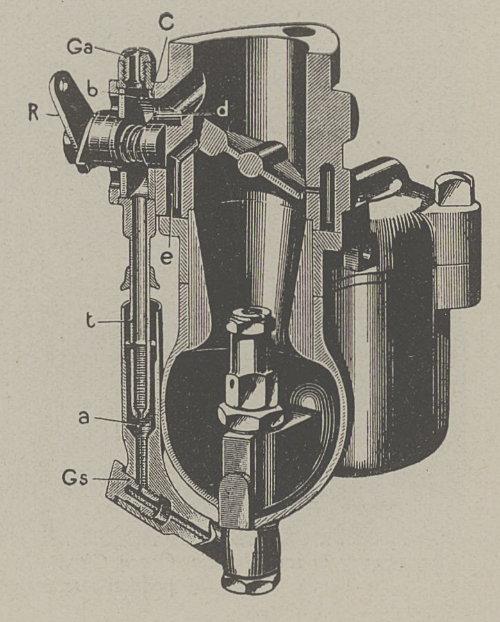
Obecne karburatory pozwalają na zamykanie dopływu powietrza przy otwartej przepustnicy co daje możność zmiany składu mieszanki i przesycania jej dowoli. Jeżeli kierowca natrafi przypadkowo na korzystny skład mieszanki silnik ruszy, inaczej gdy mieszanka jest przesycona lub niedosycona, rezultatem tej operacji będzie tylko zalanie cylindrów benzyną i wyczerpanie akumulatora wskutek wielokrotnych prób rozruszania silnika.

Przy konstruowaniu nowego karburatora konstruktorzy mieli na celu trzy warunki, a mianowicie:

a) Kierowca powinien mieć możność puszczenia silnika wykonując przy karburatorze jeden tylko zabieg zamiast dotychczasowych dwu, a mianowicie zamykania powietrza i otwierania przepustnicy.

b) Ten jeden zabieg powinien wystarczyć do wytworzenia mieszanki odpowiedniej w każdych warunkach rozruchu przy zimnym silniku.

c) Konstrukcja karburatora powinna być możliwie prosta tak, by regulacja karburatora nie nastręczała żadnych trudności.



W rezultacie prób i doświadczeń otrzymano karburator złożony z dwu; jednego karburatora do wolnych i pełnych obrotów i drugiego karburatora specjalnego nazwanego karburatorem rozruchowym, zupełnie od tego pierwszego niezależnie działającego. Karburator ten niema nic wspólnego z tak zwanym rozpylaczem rozruchowym stosowanym w niektórych typach karburatorów, gdyż rozpylacz rozruchowy jest tylko rozpylaczem pomocniczym rozpylacza wolnych obrotów i sam działać nie może.

Karburator rozruchowy opisywanego typu jest zupełnie samodzielnym karburatorem pomocniczym, który **bez otwierania przepustnicy** i naciskania na akcelerator zdolny jest do zasilania silnika bez udziału karburatora głównego.

Na rys. 1 mamy w przekroju pokazany taki złożony karburator Solex. Ponieważ działanie karburatora głównego Solex jest ogólnie znane, zajmiemy się więc tylko działaniem karburatora pomocniczego, rozruchowego.

Rozpylacz benzynowy „Gs" zasila benzyną małe naczyńko „a", w którem zanurzona jest rurka "t" ulegająca depresji panującej w komorze „b".

Dopływ powietrza regulowany jest zapomocą otworu „Ga", a mieszanka benzynowo-powietrzna wytwarza się w komorze „b", która może być łączona z przewodem wychodzącym do rury ssawnej zapomocą otworu „l" wywierconego w klapie „c".

Utworzony w ten sposób karburator zwany rozruchowym daje w momencie rozruchu tem więcej przesyconą mieszankę, im temperatura jest niższą, co jest właśnie potrzebne przy rozruszaniu zimnego silnika. W momencie ruszenia silnika przesycenie mieszanki mija natychmiast samoczynnie, dzięki czemu u-

ORYGINALNE ZARZĄDZENIE RADY MIEJSKIEJ W STAMBULE.

Jak podają pisma zagraniczne (wiadomość tę podajemy na ich odpowiedzialność), rada miejska w Konstantynopolu poruszoną olbrzymią ilością wypadków samochodowych na ciasnych i przeludnionych ulicach tego miasta, wypadków, w których, jak wykazała statystyka, winę ponoszą przeważnie zbyt młodzi kierowcy, postanowiła, że jedynie ludzie żonaci otrzymywać mogą prawo prowadzenia samochodów, i to jeszcze ci, którzy osiągnęli już 25 rok życia. Ciekawe jakiemi motywami kierowała się stambulska rada miejska: czy wychodząc z założenia, że wzgląd na żonę i dzieci skłoni młodych kierowców do większej ostrożności, czy też, że posiadanie połowicy przygasi nieco zbyt ognisty ich temperament. Do tej pory brak wiadomości, jak powyższą uchwałę przyjęli kierowcy stambulscy, a jak wyemancypowane tureckie panny na wydaniu. W każdym razie o ileby środek ten radykalnie nie pomógł, to władzom tureckim pozostaje jeszcze pewniejszy środek na ukrócenie temperamentów swych kierowców, mianowicie... przywrócenie z powrotem dla nich wielożeństwa.

ZŁOTE MYŚLI FORDA.

„The American Automobile" zwrócił się do Henryka Forda z prośbą o wyrażenie swojego zdania co do obecnego kryzysu ekonomicznego. Na pytanie jak zakończy się kryzys, Ford odpowiedział:

„Kryzys, po dokładnem rozważeniu, jest właściwie zbawienny. Przychodzi on bowiem po okresie, w którym panował tylko pozorny dobrobyt. Gdyby bieg ostatnich, pozornie tylko kwitnących, lat nie został przerwany przez obecny kryzys, to zarówno jednostka jak i całe społeczeństwo zostałyby w przyszłości silniej jeszcze dotknięte niż obecnie. Trudniej byłoby nam wtedy się podnieść. Czyż trzeba przypominać, że fałszywy dobrobyt niedawnej przeszłości poczynił wielkie szkody zarówno w świecie interesów jak i w sumieniach jednostek.

Kryzys się skończy gdy się przekonamy: 1) że nie ma sposobu otrzymać coś za nic, 2) że tak jak i przyczyna zła, lekarstwo na nie znajduje się w nas samych, że nie należy więc liczyć na innych w otrzymaniu pracy lub... jałmużny, 3) że urokiem życia jest „żyć" a nie „zarabiać".

Wielki rabi przemysłu w tym wypadku przeczy już sam sobie. Wszak nie kto inny a sam Ford był apostołem „zarabiania"; wszak nie kto inny a sam wielki Ford uczył nabywania samochodów... „za nic", którym był, wobec pozornego tylko dobrobytu, system udzielania kredytów; wszak nie kto inny a sam Ford przyczynił się w wielkim stopniu przez swoje metody ultra super wydajności do obecnego bezrobocia i kryzysu. I skąd to jasnowidztwo, że społeczeństwa będą mniej dotknięte, niż wtedy, gdyby kryzys opóźnił się o parę lat. Wszak nie wie jeszcze nikt, nawet sam Ford, jak daleko jeszcze do końca kryzysu i w jakim stopniu jednostki i społeczeństwo zostaną w końcu nim dotknięte. Co zaś do sumień jednostek, to nam się wydaje, że obecny kryzys z jego nędzą i przestępstwami poczyni większe w nich spustoszenia niż dawny „fałszywy dobrobyt".

Tak — paradoks o zbawienności obecnego kryzysu brzmiałby lepiej w ustach Bernarda Shawa niż w ustach Henryka Forda.

ZAKŁADY CITROËNA W KOPENHADZE MAJĄ BYĆ WKRÓTCE POWIĘKSZONE.

Tak donoszą pisma zagraniczne. Potrzeba rozszerzenia tej wytwórni wynikła wskutek znacznego powiększenia się sprzedaży ciężarowych samochodów tej marki.

nikamy zmywania cylindrów. Gdy kręcimy silnik zapomocą rozrusznika (ma on wtedy 60—80 obrotów na minutę) mieszanka jest bardzo przesyconą, gdyż ilość wsysanego powietrza jest nieznaczną w stosunku do wytrysku benzyny z rozpylacza „Gs". Gdy silnik zaczyna się zagrzewać i obroty wzrastają, wzrasta też ilość wsysanego powietrza przy tej samej ilości wsysanej benzyny i mieszanka staje się mniej nasyconą, więc mamy działanie zupełnie idące po linji naszych wymagań; karburator rozruchowy reguluje samoczynnie stosunek mieszanki w zależności od temperatury silnika zasilając go samodzielnie w paliwo. Ważnem jest to, że karburator działa przy zamkniętej przepustnicy, a więc zasysanie odbywa się przy maksymalnej depresji a wszelkie, tak szkodliwe, „embalowanie" (dawanie silnikowi dużych obrotów) jest wyłączone.

Karburator złożony posiada jeden guzik założony na desce aparatowej. Wyciągnięcie tego guzika powoduje otworzenie klapy „c", dzięki czemu otwarty zostaje otwór „d", łączący karburator rozruchowy z rurą ssawną. Unikając zbytecznego zalewania cylindrów benzyną oszczędzamy nietylko na trwałości silnika, ale osiągnąć też możemy znaczne zmniejszenie zużycia benzyny szczególniej przy jazdach miejskich, gdzie potrzebne jest częste puszczanie silnika w ruch. Naturalnie, że gdy silnik jest ciepły nie potrzebujemy włączać karburatora rozruchowego, tylko rozruszamy silnik na wolnych obrotach przy wciśniętym guziku karburatora rozruchowego.

S. Szydelski.

KRONIKA SPORTOWA.

Zjazd gwiaździsty do Medjolanu, urządzony w styczniu z okazji Salonu motocyklowego, zgromadził olbrzymią liczbę uczestników. Startowało mianowicie 2612 motocyklistów, z których do mety dojechało 2548. W zjeździe brało udział 66 klubów, oraz 82 marki motocyklowe. Pierwsze miejsce w klasyfikacji zajęła marka Guzzi, która miała na mecie 564 maszyny, podczas gdy firma Gilera zdobyła drugie miejsce, mając 223 maszyny. W klasyfikacji klubów pierwszym był poza konkursem medjolański klub motocyklowy, mając 472 swych członków na mecie. W konkurencji pierwsze miejsce zdobył genueński klub motocyklowy ze 116 członkami klasyfikowanemi. Cyfry te dają najlepsze pojęcie o olbrzymim rozwoju sportu motocyklowego w Italji.

Raid na przestrzeni 10.000 kilometrów, urządzony przez Automobilklub Niemiec, nie odbędzie się w roku bieżącym. Zamiast tej imprezy Klub niemiecki zorganizuje, między 2 i 12 czerwca, raid naokoło Niemiec,, którego marszruta prowadzić będzie przez Weimar, gdzie w tym czasie będą miały miejsce uroczystości ku czci Goethego.

Wyścig Targa Florio odbędzie się w tym roku na znacznie krótszym obwodzie, mierzącym tylko około 75 km. Zawody rozegrane będą na przestrzeni 600 klm. w ośmiu okrążeniach toru. Już dziś uchodzi za rzecz pewną, że w klasycznej imprezie sycylijskiej wezmą udział oficjalnie fabryki Bugatti i Alfa Romeo.

Zawody samochodowe w Marokko. W dniach 23 i 24 stycznia Automobilklub Marokański zorganizował raid samochodowy na dystansie 1500 km. Współzawodników obowiązywały bardzo wysokie szybkości przeciętne. Startowało 30 samochodów, do celu doszło 10. Pierwsze miejsce w klasyfikacji zajęli kierowcy Malignini i Buigues na samochodzie de Soto, podczas gdy drugie miejsce uzyskali kierowcy Vauthier i Sonnay na samochodzie Graham Paige, a trzecie miejsce kierowcy Fournel i Monge na samochodzie Dodge. Jak widzimy, wszystkie pierwsze miejsce w klasyfikacji zdobyły samochody amerykańskie.

Wyścig na wzniesieniu Rocca di Papa koło Rzymu zorganizowany został w dn. 24 stycznia na przestrzeni 14,4 klm. Zwyciężył Truzzi na sportowym samochodzie Alfa Romeo w czasie 9 m. 6,8 sek., czyli z szybkością średnią 95 klm/g. W kategorji wyścigowej pierwszym był Renzi na Bugatti w czasie 9 m. 10,6 sek.

Stuck w Argentynie. Hans von Stuck, który na sezon zimowy wyjechał do Argentyny, celem uczestniczenia w kilku tamtejszych wyścigach, zaraz na wstępie musiał zrezygnować ze startu w zawodach na dystansie Buenos Ayres—Cordoba i z powrotem, gdyż jego niski Mercedez Benz zupełnie się nie nadawał na tamtejsze warunki drogowe.

Włoski wyścig tysiącmilowy zapowiada się jako jedna z najciekawszych imprez tegorocznego sezonu. Organizatorzy spodziewają się, że w zawodach weźmie udział kilku kierowców angielskich. Fabryka Alfa Romeo wystawia do wyścigu niezwykle silny zespół pięciu samochodów, które prowadzić będą następujący kierowcy: Nuvolari, Guidotti, Campari, Marinoni, Caracciola, Bonini, Borzacchini, Canavesi i Monoia. Kierowcy Morandi i Rosa, którzy już raz zwyciężyli w tej imprezie, startować zamierzają na samochodzie Maserati. Pozatem oficjalny udział w tym wyścigu weźmie również fabryka Bianchi.

Niemiecki kierowca von Morgen otrzymał złoty medal za swoje zasługi na polu sportu automobilowego.

Zawody zimowe w Garmisch Partenkirchen odbyły się między 5 i 7 lutego. Na program ich złożyły się przedewszystkiem dwa zjazdy, jeden dla zawodników, którzy objechali całą Europę, drugi zaś dla tych kierowców, którzy przebyli marszrutę dokoła Niemiec. W grupie zawodników, którzy odbyli raid naokoło Europy, pierwsze miejsce zajął Bernet na samochodzie Wanderer, drugie miejsce — pani Bahr na samochodzie Steyr i trzecie miejsce — Doerschlag na samochodzie Mercedes Benz. Zwycięzca Bernet przebył następującą trasę: Ryga, Gdańsk, Warszawa, Budapeszt, Wiedeń, Praga, Berlin, Haga, Bruksela, Luksemburg, Garmisch. Z pośród kierowców, którzy ukończyli raid naokoło Niemiec, pierwsze miejsce uzyskał Nathusius na samochodzie Horch, drugie miejsce — Guilleaume na samochodzie Chevrolet, a trzecie miejsce — Kerssemakers na samochodzie Oldsmobile.

W drugiej części zawodów odbyły się tradycyjne wyścigi na lodzie jeziora Eib, na przestrzeni 7,5 klm. W kategorji samochodów zwyciężył von Morgen na Bugatti, rozwijając szybkość średnią 122 klm/g. W biegu motocyklowym triumfował Giggenbach na Rudge z szybkością przeciętną 112 klm/g. W meczu między samochodem i motocyklem pierwszym był Kolrausch na samochodzie B. M. W., a w meczu pomiędzy samochodem i samolotem zwycięstwo odniósł von Morgen na wozie Bugatti.

Nowe rekordy w klasie małych samochodów. Angielski kierowca Eyston pobił w dniu 8 lutego na plaży Pendine międzynarodowe rekordy szybkości dla kategorji samochodów o pojemności 750 ccm. Za sterem samochodu M. G. Midget, wyposażonego w specjalną, starannie profilowaną karoserję, przebył on przestrzeń mili angielskiej z rozbiegu z szybkością średnią 190,473 klm/g. i przestrzeń kilometra z rozbiegu z szybkością średnią 190,441 klm/g. Jest to największa szybkość, jaką dotychczas udało się osiągnąć na samochodzie kategorji H.

Międzynarodowa Konferencja Celna. W dniu 22—24 lutego b. r. odbędzie się w Paryżu Międzynarodowa Konferencja Celna, zainicjowana i zorganizowana przez Association Internationale des Automobile-Club Reconnus oraz przez Alliance Internationale de Tourisme przy współudziale Conseil Central de Tourisme International.

Udział w tej konferencji wezmą przedstawiciele władz celnych wszystkich państw dopuszczających ruch graniczny samochodowy za tryptykami.

Rząd Polski reprezentowanym będzie przez p. Feliksa Ruszkowskiego, inspektora w Departamencie Ceł Ministerstwa Skarbu.

Konferencja ma na celu unifikację prawodawstwa i przepisów wykonawczych, normujących międzypaństwowy ruch samochodowy za tryptykami i książeczkami z przpustkami granicznemi.

Ponadto rozpatrywany będzie cały szereg zgłoszonych już projektów, wprowadzających znaczne ułatwienia w korzystaniu z tych dokumentów i ich likwidacji.

Możność wystawiania tryptyków na samochody nietylko osobowe służące do prywatnego użytku, będzie też przedmiotem obrad.

Pierwsze tego rodzaju zetknięcie przedstawicieli władz celnych ma bardzo doniosłe znaczenie i przypuszczać należy, że w przyszłości tego rodzaju zjazdy perjodycznie odbywać się będą.